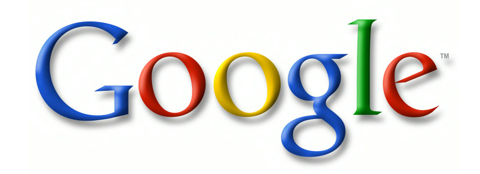
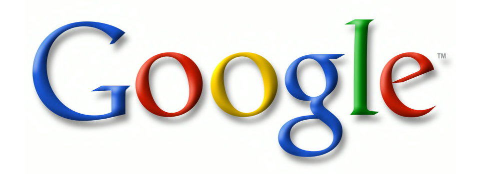





NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 07594385 6


Mary Soane, Sc London
FORTIS · ET · STABILIS

SIR
Girtann







★ Equit. Life Assurance

Society-

22 September 1912-

[illegible]



Die Centralisation

vom

Standpunkte des Seeversicherers aus betrachtet,

von

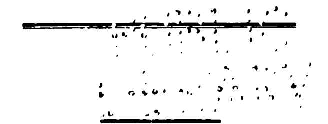
C. Girtanner,

Subdirector der „Italia", Seeversicherungs-Gesellschaft in Genua.

Separat-Abdruck

aus der

DEUTSCHEN VERSICHERUNGS-ZEITUNG.



Im Selbstverlage

von

DR. A. F. ELSNER, BERLIN W., MOHRENSTRASSE 7.

1875.

Vorwort.

Es ist ein bedeutsames Zeichen unserer Zeit, dass fast in allen Richtungen die früher so beliebte Selbstständigkeit von Tag zu Tag mehr Boden verliert. Union ist das Schlagwort der Jetztzeit, und die Starken, wie die Schwachen, klammern sich an dasselbe.

Es ist aber auch ein gewaltiger Umschwung in den Verhältnissen, welcher seit 20 Jahren zu verzeichnen ist. Die Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen haben gewaltigere Veränderungen hervorgerufen, als die mächtigsten Welt- und Kirchenfürsten. Die ganze Welt ist sich näher gerückt und viele Verhältnisse sind gänzlich verändert worden. Wer früher selbstständig vorwärts kam, ohne sich um das Thun und Treiben seiner Nachbarn oder Seinesgleichen zu bekümmern, der kann heute nicht umhin, sich dafür zu interessiren, sich mit ihnen zu verbinden, gleichartigen Vereinen beizutreten oder solche bilden zu helfen, sich die neuesten Verbesserungen zu eigen zu machen und anzuwenden, um nicht hinter seinen Concurrenten, seinen Mitmenschen, seinen Freunden zurückzubleiben oder von ihnen überflügelt, verlassen, vernichtet zu werden.

Auch die Assecuranz, hauptsächlich die Seeassecuranz, in deren Interesse diese wenigen Zeilen geschrieben sein sollen, ist von diesen Umwälzungen stark berührt. Was vor zehn Jahren gang und gäbe war, kann heute nicht mehr Alles rückhaltslos anerkannt werden; denn die Sachlage ist total verändert. In vielen Beziehungen sind grossartige Fortschritte gemacht worden, so besonders in der Uebermittlung der Schiffsnachrichten, der Vervollkommnung der Küstenbeleuchtungen und Seezeichen, der Maschinen und dem Materiale der Dampfschiffe etc. Alle diese Veränderungen und Verbesserungen haben keine geringen Umwälzungen in diesem Versicherungszweig hervorgebracht, welche allerdings nicht immer zum Vortheile der Versicherer ausfielen. Ich erinnere hier nur an die Dampferrisiken, welche vor sechs Jahren noch zu den beliebten, sicheren, niedrig tarifirten Versicherungen zählten, auf welche alle Versicherer verhältnissmässig hohe Summen nahmen, während sich jetzt der Umschwung bemerklich macht, dass sich die Versicherer wieder mehr den Seglerposten zuwenden, oder doch wenigstens die Dampferprämien auf die gleiche Höhe zu bringen trachten, wie diejenigen für Segelschiffe.

Viel haben die Versicherer indessen in diesen Kämpfen zwischen Dampf und Wind eingebüsst; manches kostbare Schiff ist mit der ganzen Ladung in den Fluthen geblieben; nicht wenige Gesellschaften haben in diesem Ringen — wenn auch nicht gerade ausschliesslich in Folge der Verluste auf Dampferrisiken — den Kürzeren gezogen und der Macht der

Umstände weichend, sich zurückziehen, liquidiren oder gar falliren müssen. Dies ist namentlich in den letzten Jahren so auffallend zu Tage getreten, die Ursachen sind sich immer so die gleichen geblieben, dass man nicht umhin kann, daüber stutzig zu werden und auf Mittel und Wege zu denken, um einem solchen Zustande ein Ende zu machen. Ob und inwiefern dies gelinge, das hängt von dem Verhalten der bestehenden Gesellschaften ab, und hauptsächlich davon, ob diese Compagnieen sich einigen, ihre gemeinsamen Interessen gemeinschaftlich verwalten, ob sie sich vereinigen wollen oder können!

Es wird mir bei jedem einzelnen Punkte vergönnt sein, mich näher über den Werth oder Unwerth, sowie über die Möglichkeit der Vereinigung auszusprechen, und möchte ich hier nur beiläufig bemerken, dass ich durchaus nicht gedenke, in irgend einer Beziehung zu der inneren Haushaltung der einzelnen Gesellschaften zu treten oder gar die Centralisation derselben zu befürworten. Im Gegentheil! Jede Compagnie muss selbst zusehen, wo es ihr convenirt, Geschäfte zu machen oder Agenturen zu errichten, wie sie ihre Capitalien bemessen, verwalten und anlegen will; sie soll auch selbst wissen, wie sie ihre Leiter, Personal, Agenten etc. zu wählen hat. Alle diese Sachen sind nicht Gegenstand meiner Betrachtung, sondern den betreffenden Interessenten überlassen, die ihr Geld gewagt haben, sei es des Gewinnes wegen, sei es, um einem Bedürfnisse abzuhelfen. Was mich interessirt, ist: dass die Gesellschaften, einmal constituirt, mit Capitalien und Lei-

tung versehen, nicht mehr den schändlichen Drückereien, Uebervortheilungen, falschen Berichten und Angaben u. dergl. preisgegeben seien, wie dies bis jetzt nur zu oft der Fall ist, und in welchen Stücken gewisse Häfen eine traurige Berühmtheit erlangt haben; dass sie in Schadenfällen nicht mehr so enorme Spesen tragen müssen, die manchmal den Schaden bedeutend übersteigen; dass sie durch die vorgeschlagenen Mittel und Informationen im Stande seien, Verluste zu vermeiden, vor denen sie sich jetzt nicht zu schützen vermögen; dass sie in Folge der Centralisation Mittel und Wege finden, mächtig auf die Versicherungsgesetzgebung einzuwirken, in Streitfällen unter sich oder mit den Versicherten schnell und ohne grosse Kosten eine Beilegung der streitigen Punkte zu erlangen, und endlich überall durch die imponirende Kraft einer einigen, gleichgesinnten Körperschaft diejenigen Uebelstände und Missbräuche abzuschaffen, deren Beseitigung im allgemeinen Interesse nothwendig ist, die aber der Einzelne oder selbst Mehrere zusammen nicht erreichen können, weil ihre Kräfte den Uebrigen gegenüber nicht ausreichen, selbst wenn diese ihnen nicht activ entgegentreten, sondern sich nur passiv verhalten.

In keinem Falle soll die Centralisation dazu benutzt werden, die Versicherten durch harte und unbillige Forderungen und Bedingungen, durch zu hohe, ungerechtfertigte Prämien u. dgl. zu bedrücken, und den Gewinn der Gesellschaften auf diese Weise ungebührlich zu vermehren. Dass dieses nicht in übergrossem Masse geschehe, dafür bürgt übrigens schon

die Erfahrung und der Takt der an der Spitze der Versicherungsgesellschaften stehenden Directoren, wie auch die Concurrenz der Gesellschaften unter sich — denn eine gewisse Concurrenz wird immer noch fortbestehen, weil niemals alle Wasser in den Rhein fliessen werden, — und so wird dieserwegen in der Vereinigung der Compagnien keine Gefahr für die Versicherten zu befürchten sein. Der Zweck wird erreicht, wenn es gelingt, das Geschäft productiver zu machen, sei es, indem die Verluste seltener und die Rettungsmittel wirksamer, sei es, indem unberechtigte Schadenversuche, betrügerische Schiffbrüche und Condemnirungen unmöglich gemacht oder sehr erschwert werden. Falls die Versicherer in den Schaden- und Verlustfällen weniger empfindlich getroffen, oder mehr davon verschont werden, sei es durch bessere Vorkehrungen, sei es durch seltenere Wiederkehr derselben, so werden schliesslich nicht nur die Gesellschaften selbst, sondern auch die Versicherten durch niedrigere Prämien aus der veränderten Sachlage Nutzen und Vortheil ziehen können.

In wie weit und wie bald die verschiedenen Punkte durchführbar sind, hängt von den Versicherungs-Gesellschaften selbst ab, da sie ihr Geschick grösstentheils in der eigenen Hand halten. Ich hoffe und wünsche, dass dies recht bald geschehe, und dass Andere, die in diesem oder jenem Punkte noch bestimmtere Ansichten, andere Vorschläge, reichere Erfahrungen haben, damit nicht zurückhalten und dieselben im allgemeinen Geschäftsinteresse veröffentlichen; denn wenn nicht allseitig Hand angelegt wird

an das Uebel, so wird ein gedeihlicher Zustand noch lange auf sich warten lassen und selbst diejenigen Gesellschaften darunter leiden, welche bisher immer noch verhältnissmässig günstige Ergebnisse erzielten.

Im Allgemeinen habe ich nur diejenigen Punkte, welche mir von hervorragendem Interesse erschienen, oder wo ich eine Abänderung durchaus für nöthig erachtete, zur Besprechung gezogen; aber auch da muss ich bemerken, dass ich zu Fachleuten rede, denen gegenüber ich mich kürzer fassen konnte, weil ich Vieles nur anzudeuten brauche, und sie dann daraus die weiteren Folgerungen und Schlüsse selbst ziehen oder den Gedankengang weiter ausbauen können. Ohne diese Vereinfachungen wäre das Werk für meine Zwecke zu gross geworden, ohne deswegen schon erschöpfend zu sein.

Genua, im Februar 1875.

Der Verfasser.

I.

Policenbedingungen.

Centralisation in dieser Richtung, wird wohl Mancher ausrufen, das ist eine Chimaire, ein frommer Wunsch, und wenn ich an die vielen, verschiedenartigen Policen und Bedingungen denke, die heute in brüderlicher Eintracht oder Zwietracht nebeneinander bestehen, so kann ich mir allerdings nicht verhehlen, dass eine gemeinsame Police vielleicht noch eine geraume Zeit ein frommer Wunsch bleiben wird. Ich sage „vielleicht“; denn ich werde einige Gründe zu Gunsten einer gemeinsamen Police anführen, deren Tragweite nicht verkannt werden kann, und die Macht der Verhältnisse wird mir dabei zu Hülfe kommen und mir ein mächtigerer Gehülfe sein, als alle Worte. Und ist das Verlangen nach einer einheitlichen Police etwa nicht ein berechtigtes, von den meisten Seeversicherern schon lange empfundenes Bedürfniss? Wie wollten denn sonst dieselben immer nach einer rationellen, einheitlichen Versicherungs-Gesetzgebung fahnden, wenn sie nicht unter sich selbst, da, wo sie Gesetzgeber sind, zuerst eine gleichmässige, rationelle, übereinstimmende Police verein-

baren? Die Welt ist heutzutage nicht mehr so gross, wie zur Zeit des Columbus, New-York nicht mehr so weit von Berlin entfernt, wie vor 100 Jahren! Electricität und Elasticität haben die Städte, die Länder, die Welttheile einander nicht nur näher, sondern nahe gebracht. Ich glaube und halte es daher durchaus für möglich und im höchsten Grade wünschenswerth, dass dieses Näherbringen der Welttheile auch dieselbe Wirkung auf die Seeversicherer ausübe und unter denselben eine Einigung anbahne und erhalte, was ihnen selbst nur höchst angenehm sein muss; denn nicht genug, dass sie mit allen möglichen Handelsartikeln und Gebräuchen, mit den Eigenthümlichkeiten der verschiedensten Meere, Küsten, Häfen und Schifffahrten, mit Schiffsclassificationen und Schiffsconstructionen, mit Meteorologie, Prämientarifen etc. etc. bekannt sein sollen und müssen, sollen diese Kenntnisse noch durch eine Unmasse von Policen der verschiedenen Plätze, deren über 100 bestehen, vervielfältigt werden? Es ist dies ein Luxus, der einer Pariser Modezeitung Ehre machen würde, und der auch nur darum so lange bestehen konnte, weil bis jetzt jeder Platz so zu sagen einen eigenen Versicherungskreis hatte. Dies wird aber je länger, je weniger der Fall sein, und das Bedürfniss der Vereinigung macht sich immer gebieterischer fühlbar. Wenn diese Zersplitterung nützlich und nothwendig wäre, so liesse sich jedenfalls Nichts dagegen sagen; denn das Angenehme findet an dieser Stelle keine Berücksichtigung, sondern nur das Nützliche und Dienliche.

Wer will aber läugnen, dass diese Zersplitterung der Plätze nicht schädlich ist? Wie wäre es anders möglich, als dass in dieser Verschiedenheit zwischen Hamburg und Bremen, Amsterdam und Antwerpen, Havre und London — um nur einige Hauptplätze in gegenseitiger Nähe zu nennen, und alle anderen der Kürze halber ausser Betracht lassend — nicht ein grosser Hemmschuh einer gedeihlichen Entwicklung der Versicherungsverhältnisse liegt, wie auch eine unnöthige Erschwerung des Betriebs und der Leitung der Gesellschaften und der kaufmännischen Geschäfte der Versicherten? Es ist dieser letztere Punkt nicht so leicht zu nehmen: Wie mancher Kaufmann, wie viele Versicherer selbst sind nicht schon in Schaden und Processe gerathen, oder haben wenigstens beim Verkaufe von schwimmenden Ladungen Verluste oder Mindererlöse, resp. bei der Rückversicherung Schaden erlitten, weil die Versicherungsbedingungen nicht überall gleich sind! Wäre dies letztere nicht der Fall, so wäre man solchen Eventualitäten nicht oder jedenfalls bedeutend weniger ausgesetzt, die Geschäftshandlungen würden sehr vereinfacht und der ganze Gang der Geschäfte in vielen Fällen erleichtert werden, abgesehen davon, dass die von Versicherern und Versicherten auf das Studium der verschiedenen Policen zu verwendende Zeit für andere nützliche und nothwendige Studien verwendet werden könnten.

Unter dem Schutze dieser verschiedenen Versicherungsbedingungen haben sich auf manchen Plätzen auch verderbliche Nebenbedingungen und Gebräuche eingeschlichen, welche nun jetzt, nachdem aus ver-

schiedenen Gründen das Seeversicherungs - Geschäf
lange nicht mehr so lohnend ist wie vor 10 Jahren
ihre schädlichen Einwirkungen handgreiflich offen
baren. Diese Gebräuche sind leicht einzuführen, abe
schwer wieder zu entfernen; die Versicherungsver
hältnisse haben sich indessen in den Jahren 1872—7
so ungeheuer verschlechtert und die Gesellschafte
so schwere Verluste erlitten, dass allerdings di
Macht der Verhältnisse so stark geworden ist, das
selbst vor Kurzem noch unmöglich Scheinendes e
heute nicht mehr ist.

Der stärkste Grund gegen Abschaffung solche
Gebräuche, um nicht zu sagen Missbräuche, ist ge-
wöhnliche derjenige der Concurrenz. Ein Platz ha
Furcht vor dem andern und lässt sich durch diese
Furcht abhalten, Reformen auszuführen. Wenn abe
einmal in allen Beziehungen auf allen Plätzen Ueber-
einstimmung der Bedingungen und der Behandlung
der Versicherungen und Schadenregulirungen herr-
schen würde, müssten diese Bedenken von selbst
fallen. Dann könnte man das Gespenst der Concur-
renz nicht mehr als Schreckbild benutzen, um Er-
leichterungen zu erpressen. Ich will damit keines-
wegs sagen, dass auf manchen Plätzen für diese
oder jenes Aliment nicht eine Ausnahme von de
allgemeinen Regel gemacht werden müsste, beson-
ders im Anfang, wenn man sich noch nicht sogleich
von althergebrachten Gewohnheiten wird trenner
können, aber diese Ausnahme müsste eine zum Vorn-
hinein vereinbarte, bestimmte und allgemein ange-
nommene sein. Dabei darf wol auch gehofft und ver-

muthet werden, dass sich solche Ausnahmen je länger, je mehr überleben und verschwinden, je greller die Vortheile der angestrebten Einigung mit der Zeit hervortreten werden.

Ich darf als feststehend annehmen, dass die Nützlichkeit eines gemeinsamen Vorgehens nicht bezweifelt werden kann, ebenso wenig als die Nothwendigkeit desselben; denn die Interessen der Versicherer sind in den letzten Jahren zu stark hergenommen worden, als dass nicht Alle ohne Ausnahme das Bedürfniss nach Abhilfe fühlen sollten. Es wird sich daher in der ganzen Sache hauptsächlich um die Ausführbarkeit handeln, welche wiederum von den einzelnen Versicherern resp. der Gesammtheit abhängig ist.

Bei der Behandlung der Ausführbarkeit wird es als erstes Bedürfniss gefühlt werden, die grundsätzlich verschiedenen Ansichten und Meinungen der vielen Versicherer zu vereinigen und zu versöhnen, und indem Jeder sein Interesse möglichst wahrt, das der Uebrigen und des Handelsstandes nicht zu vergessen. Welche Hindernisse sich mir da entgegenstellen, darüber gebe ich mich keiner Täuschung hin! Die Versicherungsbedingungen scheinen oft den Character und die Culturstufe eines Volkes in sich zu bergen, und ist es daher doppelt schwierig, hierin eine Uebereinstimmung zu erzielen. Die englischen Versicherer wären z. B. sofort bereit, sich mit einer Einheitspolice zufrieden zu geben, wenn man die englischen Bedingungen verallgemeinerte und als Grundlage annähme; das Gleiche lässt sich vom Hamburger Asse-

curadeur behaupten, — der ein viel sorgfältiger ausgearbeitetes Statut hat als die Engländer — und so könnte man dies von jedem Platze sagen; da man aber nothwendigerweise bei einer Vereinfachung einen grossen Theil von Policen eingehen lassen muss, so tritt die Frage heran, wie es allen recht machen? Dass dies eine schwierige und mühevolle, bei einigem guten Willen und Entgegenkommen aber mögliche Arbeit ist, lässt sich nicht verkennen, und mag als Beispiel hievon Frankreich dienen, welches nun mit Bezug auf Policen eine so zu sagen vollständige Uebereinstimmung zu Stande gebracht hat, und wo nur einzelne Plätze sich kleinere Abweichungen oder Sonderheiten zu bewahren wussten, oder doch noch vereinzelt anwenden. Dass eine solche Umwälzung nicht auf einmal vollständig gelingen kann, ist leicht zu begreifen und liegt in der Natur der Sache. Gut Ding will Weile haben! Man trennt sich nicht so leicht von althergebrachten Sitten und Gebräuchen, die in Fleisch und Blut übergegangen sind, und wäre es daher gar nicht zu verwundern, wenn man bei den ersten Versuchen einer solchen Einigung nicht allen Widerstand zu besiegen vermöchte. Wenn man sich vorerst nur in gewissen Hauptpunkten einigen könnte, so wäre mir um die Ordnung der Nebensachen nicht bange.

Mag man auch gewisse berechtigte Bedenken tragen, wenn man sieht, dass in Frankreich — einem relativ kleinen und politisch vereinten Versicherungskreise — es noch nicht gelungen ist, alle Plätze unter Einen Hut zu bringen, so darf man bei so gewalti-

gen Veränderungen und im Hinblicke auf die frühere Verschiedenheit bei den französischen Versicherungsbedingungen von einem Platz zum andern immerhin nicht allzu streng urtheilen, und muss man es im Gegentheil anerkennen, dass man gerade in jenem Lande, — durch die auf seine Versicherer einstürmenden Unfälle gezwungen —, u. A. zuerst an die Verebenung und Vereinfachung der Policen gedacht und solche vorgenommen hat. Sehen wir die noch nicht vollständige Vereinigung vielmehr als eine Folge des überall vorhandenen Widerwillens gegen Abänderung alter Sitten und hauptsächlich auch als eine Concurrenzfurcht an, als ein Widerstreben oder eine Unmöglichkeit der Vereinigung gegenüber den Concessionen von auswärtigen Versicherern und den Anforderungen des Handelsstandes, wie dies auch wirklich der Fall ist, und ich glaube behaupten zu dürfen, wenn diese Furcht vor der Concurrenz durch eine allgemeine Adoptirung von gemeinschaftlichen, überall angewandten Policen schwindet, so werden auch die noch existirenden Vorurtheile und Bedenken verfliegen wie leichte Nebel vor der Sonne.

Wenn einmal die wohlthätigen Wirkungen der Einigung in Frankreich zu Tage treten werden — und dies kann nicht mehr lange dauern, wenn es nicht schon geschehen ist, — so wird ohne Zweifel die Zeit und die Gewohnheit noch ein Uebriges thun, um diese Neuerungen zu rechtfertigen und beliebt zu machen. Und warum sollte es denn unmöglich sein, eine Einigung in dieser Beziehung zu erreichen? Etwa der Voreingenommenheit halber, die dieser oder

jener Platz hat, oder weil diese oder jene Gesellschaft dem allgemeinen Zuge nicht folgen will, oder gar, weil dieser oder jener Versicherer es als ein Verdienst betrachtet, etwas Eigenes, Abgesondertes zu haben? Diese Einwände können wahrlich nicht mit Erfolg geltend gemacht werden, trotzdem die Verschiedenheiten, wie sie heute existiren, noch ganz bedeutend sind. Die heutigen Verhältnisse drängen immer gebieterischer nach Uniformität in allen Zweigen, und der Handel macht immer mehr Ansprüche auf Berücksichtigung. Wehe den Versicherern, welche die gerechtfertigten Begehren ungeprüft bei Seite legen und ihnen kein Gehör schenken! Die Geschäfte sind nicht an die Scholle gebunden und werden ihnen entgehen, sogar nach anderen Plätzen wandern. Man muss nothgedrungen den Versicherten die weitmöglichsten Erleichterungen gewähren, weil immer das Bessere über das Gute siegen wird, denn rückwärts kann und darf nicht gegangen werden, es sei denn, dass ein allfälliger Rückschritt von Seite des Versicherers gleichsam als Act der Nothwehr gemacht werden müsste, um seine gefährdeten Interessen zu vertheidigen.

Schon zu verschiedenen Zeiten hat sich dieses Bedürfniss von Annäherungen zwischen den Versicherern der verschiedenen Plätze bemerklich gemacht, und sind daraus immer etwelche nützliche Einrichtungen und Abänderungen hervorgegangen, die sich in der Praxis meistens bewährt haben. Noch nie aber ist der Zug der Zeit so mächtig gewesen, wie gerade jetzt, was sich auch in den verschiedensten Ländern

offenbart. Als ein solches Zeichen der Zeit will ich z. B. die Vereinigung der französischen Versichèrer zu Einem Verband, diejenige der nord- und westeuropäischen in einen Internationalen Transportversicherungs - Verband nennen. Wenn es diesem letzteren gelingt, die noch keinem Verbande angehörigen Gesellschaften Europa's an sich zu ziehen, so dürfte es wohl auch leicht möglich werden, zwischen 4 so mächtigen Vereinigungen, wie es der Internationale Transportversicherungs-Verband, die englischen, französischen und amerikanischen Versicherer sind, eine Verständigung in vielen Beziehungen zu erzielen, wodurch die Interessen der Versicherer mächtig gefördert würden. Es würde dadurch hauptsächlich auch mehr und mehr das Bedürfniss nach einer einheitlichen Behandlung der Versicherungen und der Bedingungen empfunden werden, und man würde je länger, je mehr zu der Ueberzeugung kommen, welche ich hier verfechte, nämlich, dass es keinen guten Grund giebt, womit man es rechtfertigen könnte, dass in Paris anders versichert wird, als in London, in Hamburg anders als in Amsterdam etc. Nur der krasseste Particularismus kann eine solche Verschiedenheit vertheidigen und aufrecht halten. Die Entfernungen dieser Plätze von einander sind nicht so gross und ihre Handelsgebräuche nicht so verschieden, um die grossen Unterschiede zu rechtfertigen, welche in den Versicherungsbedingungen bestehen. Der beste Beweis hierfür ist, dass täglich hunderte von Versicherungen an einem Platze zu den Bedingungen eines anderen Platzes abgeschlossen werden. Man

fühlt — von Seiten der Versicherungsnehmer — das Bedürfniss, die Nothwendigkeit dazu, oder man hat die Bedingungen eines anderen Platzes als vortheilhafter erkannt und will sie selbst mit einer Erhöhung der Prämie bezahlen!

Wo das Bedürfniss vorhanden ist, und zumal ein so dringendes und wichtiges Bedürfniss, wie dasjenige des Handelsstandes, sollten sich auch Mittel und Wege finden, demselben zu entsprechen. Ueber die Art und Weise der Abhülfe aber, da gehen die Ansichten auseinander. Es wird indessen Niemand bestreiten, dass eine allgemeine Police, um überhaupt Aussicht auf Annahme zu haben, die bis heute gemachten Zugeständnisse, insoweit sie nicht den Interessen der Versicherer geradezu gefährlich sind, in sich schliessen muss.

Es kann mir übrigens hier nicht einfallen, so sehr in die Einzelnheiten der verschiedenen Policenbedingungen einzutreten, um die hauptsächlichsten Policen ausführlich zu discutiren und für die Eine oder die Andere eine Lanze einzulegen! Abgesehen davon, dass dies ein ganz besonderes, zeitraubendes und eingehendes Studium erfordert und Sache von Conferenzen von den verschiedenen Versicherern und Delegirten sein muss, welche diese Sache zu ordnen hätten, so würde mich eine solche Abhandlung weiter führen, als ich zu gehen beabsichtige. Dieser Gegenstand muss nothwendigerweise reiflich erörtert und in Versammlungen von competenten Personen der verschiedenen Länder berathen werden. Es werden Referate und Gutachten, Meinungsaustäusche und

Compromisse stattfinden müssen, um zu einem Ziele zu gelangen. Auch schmeichle ich mir gar nicht, dass das Ziel so schnell erreicht werden könne. Leider werden die Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten, deren Verebnung und Beseitigung viel kostbare Zeit in Anspruch nehmen, bis nur erst die Hauptdifferenzen verschwunden sein werden, von denen ich hier einige besprechen werde! Ist aber einmal der Grund gefunden, auf welchem das Haus gebaut werden soll, so werden weder Baumeister, noch Material fehlen, um das Ganze glücklich unter Dach zu bringen, und die inneren Theile nach den verschiedenen Geschmäcken auszuarbeiten. Die Hauptsache wird aber das Aufstellen eines Fundamentes sein, und bezwecke ich daher hauptsächlich, einige fundamentale Fragen so gut zu erörtern, als dies in beschränktem Raume möglich ist.

Um mich bei der Behandlung der verschiedenen Punkte bei den Policen der einzelnen Länder kürzer fassen und hauptsächlich die grossen, unberechtigten Unterschiede der Bedingungen klar legen zu können, theile ich die bestehenden Policen in 2 Categorien ein, nämlich in germanische und in lateinische, nach 2 grossen Völkerraçen, welche beinahe dieselben Unterschiede und Gleichheiten in den Policen haben, wie wir sie bei ihnen im alltäglichen Leben, am häuslichen Herde, finden. Diese etwas eigenthümliche Erscheinung wird weniger verwundern, wenn man in Betracht zieht, dass die lateinischen Völker fast alle bei ihrer ganzen Gesetzgebung sich auf den Code Napoleon stützen, und dass derselbe für die

Seeversicherung ausführliche Bestimmungen enthielt und somit den Policenbedingungen jener Völker seinen Stempel aufdrückte. Die Abweichungen, welche heute unter den Bedingungen der lateinischen Policen zu treffen sind, kommen dabei nicht in Betracht und sind nur als eine grössere oder kleinere Vervollkommnung zu betrachten, die den veränderten Verhältnissen, den Bedürfnissen der Versicherer oder der Versicherten, sowie den Mängeln der Gesetze mehr oder weniger Rechnung trägt.

Betreffs der germanischen Police haben allerdings nicht einheitliche Gesetzesvorschriften in gleicher Weise eine gewisse Gleichmässigkeit der Bedingungen hervorgerufen, sondern eher die Bedürfnisse des Handels, das Nachahmen und das Vorwärtsstreben der Versicherer. Diesen Ursachen ist die grosse Aehnlichkeit — besonders in den Principienfragen — zuzuschreiben, die in den Bedingungen der englischen, deutschen und holländischen Policen zu finden ist.

Die vier Hauptpunkte, welche ich einer kurzen Auseinandersetzung und Vergleichung unterziehen möchte, sind folgende:

1. Totalverlust und Abandon.
2. Die Bedingung: frei von Beschädigung ausser —
3. Versicherung gegen theilweisen Schaden.
4. Grosse Haverei.

Ich fange mit der einfachsten, primitivsten Versicherungsform, dem Totalverlust und Abandon an.

Wer würde je glauben, dass es möglich wäre, dass über diese Begriffe so viele verschiedene Ansichten und Bedingungen bestehen könnten, wie dies wirk-

lich der Fall ist. Die Sache scheint so einfach und bestimmt: vollständiger Verlust oder Entzug einer Sache soll ersetzt, resp. versichert werden, nichts Anderes! Und doch machen die Policen oft ein Chaos aus diesem Begriff!

Wenn Einer nur gegen Totalverlust versichert, so thut er es entweder a) um an der Prämie zu sparen, oder aber b) weil er das Risiko der Beschädigung nicht fürchtet oder selbst tragen will. Im einen, wie im anderen Falle, muss aber der Versicherte sich der Folgen seiner Sparsamkeit respective seines Wagens bewusst sein; denn die Versicherung nur gegen Totalverlust ist eine fast überall ungewöhnliche, die vom Versicherten speciell nachgesucht werden muss und die den wenigsten convenirt. Wenn daher nichtsdestoweniger eine solche Versicherung geschlossen wird, so ist sie fast immer die Folge specieller Uebereinkunft, und sind sich daher beide Contrahenten bewusst, gegen was und wie sie versichern. Es wäre daher nur billig, die Bezeichnung strenge zu nehmen. Ist die Waare oder das Schiff gänzlich verloren oder dem Versicherten auf eine längere, unbestimmte Zeit entzogen, so ist sein versichertes Interesse für ihn total verloren, und er sollte Ersatzansprüche haben; treffen diese Voraussetzungen aber nicht zu, so sollte auch von einer Entschädigung unter keinen Umständen die Rede sein können: denn der Versicherte beabsichtigte nicht die Deckung eines weiteren Risiko's, als der obengenannten.

Wir finden diesen Grundsatz bei den germanischen

Policen ziemlich durchwegs zur Anwendung gebracht. Was bei der hamburger Police in dieser Hinsicht nicht allzu klar erscheint, ist die Bestimmung, dass ein Totalverlust auch dann eintritt, wenn die Waare in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört ist. Wenn ein Schiff, von Palermo mit Orangen nach New-York bestimmt, zwischen ersterem Orte und Gibraltar Schaden leidet und Wasser macht, und in Gibraltar einläuft, um seine Schäden auszubessern, bevor es die Reise über den Ocean wagt, und dort dazu einen Monat braucht, so ist zehn gegen eins zu wetten, dass beim Wiedereinladen der beschädigte Theil der Ladung nicht mehr in Orangen, sondern in mehr oder minder verfaulten Früchten bestehen wird, die höchstens noch als Dünger verwendbar sein werden. Die Waare ist somit in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit zerstört, und der Versicherer wird für einen Theil der Ladung einen Totalverlust zu bezahlen haben, obwohl weder Schiff noch Ladung durch einen directen Seeunfall gänzlich verloren gingen. Desgleichen, wenn Papier oder Zucker in Ballen in den unteren Schiffsräumen lagern, das Schiff während der Reise leck wird und Wasser macht, und die Ballen eine Zeit lang darin bleiben, wird man bei der Ankunft anstatt Papier eine breiige Masse, anstatt Zucker aber einen syrupartigen Teig oder leere Säcke finden, was jedenfalls einer Zerstörung der ursprünglichen Beschaffenheit der Waare gleichsieht. Nach dem Wortlaut der Hamburger Police wäre auch ein solcher Schaden als Totalverlust zu betrachten, selbst wenn das Schiff schliesslich den Bestimmungs-

hafen dennoch erreichte. Dies sollte aber nicht sein und ein Totalverlust der Waare — ausser im Falle von Wurf oder Ueberbordspülen — nicht angenommen werden, wenn das Schiff oder die Waaren den Bestimmungshafen erreichen; denn in diesen Fällen kann selbst bei sehr starker Beschädigung nicht von einem gänzlichen Verlust im Sinne der Totalverlustversicherung die Rede sein.

Bei Schiffen ist ein Totalverlust ebenfalls nicht vorhanden, so lange dasselbe, wenn auch mit bedeutenden Kosten, noch reparaturfähig ist. Gäbe man zu, dass der sogenannte constructive Totalverlust allgemein eingeführt würde und man also z. B. bei Schäden, deren Reparaturkosten 75 % des Werthes des Schiffes übersteigen, den Abandon annähme, so riskirte man bei einem verhältnissmässig kleinen Schaden in Calcutta, Rangoon, Valparaiso und anderen wohlbekannten Plätzen schon einen Abandon, weil dort die Reparaturspesen so gewaltig anschwellen, dass den Capitain sehr schnell die Lust ankömmt, dieselben noch aufzublähen und seinen Rheder durch einen leichten Abandon von einer unbequemen Last zu befreien. Wenn die Rheder ihre Schiffe nach solchen Orten senden, so ist natürlich für sie allerdings im Falle von Unfällen eine Reparatur mit sehr grossen Kosten verbunden, für welche sie indessen in den meisten Fällen von den Versicherern Ersatz erhalten werden, allerdings nur bis zur Höhe der Versicherungssumme, welche in allen Fällen das Maximum der Haftpflicht des Versicheres sein soll. Der Fall dürfte aber selten eintreten, wo die Reparaturkosten darüber hinaus-

gehen, und wenn er es ausnahmsweise doch würde, so muss eben der Rheder auch seinen Theil an dem Unglücke tragen und seine Entschädigung in dem grösseren Nutzen suchen, den solche Reisen ihm gewöhnlich lassen. Einer kleinen Unbequemlichkeit kann nicht ein grosses Princip geopfert werden, und dem obigen Uebelstande kann daher nur durch eine Ausschliessung des constructiven Totalverlustes begegnet werden, und sollte dieselbe selbst dann noch vorgezogen werden, wenn in einzelnen, jedenfalls sehr seltenen Fällen die Reparaturspesen den Werth des Schiffes wirklich übersteigen würden. Durch eine solche Bedingung würden viele Abandons vermieden, welche heutzutage leider nur zu häufig ungerechtfertigt sind und auf die Policenbedingungen gestüzt werden, während eine Reparatur leicht und ohne allzu grosse Spesen zu beschaffen gewesen wäre. Wissen der Rheder und der Kapitän gleich zum Vornherein, dass nicht abandonnirt, sondern nur reparirt werden kann, so werden sie sich auch schon von Anfang an darnach richten, und man wird ganz entschieden eine grosse Verminderung der Abandons resp. Totalverluste wahrnehmen, ja selbst sehen, dass die Reparaturen verhältnissmässig günstig zu bewerkstelligen sind. Ist aber eine Reparatur aus Mangel an geeigneten Vorrichtungen weder im Nothhafen noch in einem vom betreffenden Schiffe unter Beihülfe erreichbaren Platze möglich, so ist natürlich eine Seeuntüchtigkeitserklärung nicht zu verhindern, welche eben einem Totalverluste gleichzustellen sein wird.

Während wir den Grundgedanken der Totalverlustversicherung bei den germanischen Policen als ziemlich durchgängig in seinem wahren Sinne aufgefasst finden (oben besprochene Abweichung ausgenommen), so ist dies dagegen bei den lateinischen Policen viel weniger der Fall, hauptsächlich da, wo von dem Gesetze wenig abgewichen wurde, oder gar darauf Bezug genommen ist. Die neueste französische Cascopolice hat allerdings eine gründliche Abänderung, beziehungsweise Abweichung vom Gesetze, aufzuweisen, indem dort der Totalverlust oder Abandon nur bei vollständiger Zerstörung oder Verschwinden und im Falle von Seeuntüchtigkeit zulässig erklärt wird, was auch die einzig richtige Auffassung der Clausel sein kann. Nicht so die italienischen Policen, welche fast ausnahmslos den Abandon bei Verlust von $^3/_4$ oder 75 % der Waare oder des Schiffes in Folge eines versicherten Unfalles zulassen. Dadurch wird eben den freiwilligen — um mich nicht eines stärkeren Ausdruckes zu bedienen — Abandons Thür und Thor geöffnet, und die Versicherer sind nur zu oft herben Verlusten ausgesetzt, welche bei der Unzulässigkeit des fraglichen Abandons mit verhältniss mässig kleinen Kosten vermieden worden wären. Fügt man dann noch bei, dass in Italien und in Triest die Cascoversicherungen immer nur gegen Abandons, d. h. frei von 75 %, geschlossen werden, dass daher bei einem Schaden von 50 % die Rheder keine Aussicht auf Ersatz haben, so muss man wahrlich bekennen, dass die Versicherer es den Versicherten schwer machen, ehrlich zu sein; denn man braucht

wirklich nicht viele Menschenkenntniss zu haben, um begreifen zu können, wie stark die Versuchung für einen Rheder oder einen am Schiffe meistens mitbetheiligten Kapitän ist, im Falle eines irgendwie bedeutenden Schadens einen Abandon herbeizuführen. Es ist zu viel verlangt, wenn man von Einem einen Selbstmord fordert, dem das Rettungsseil schon in die Hand gelegt ist. Bei aller Achtung vor den Menschen kann ich mich doch nicht überzeugen, ja es beweist es mir die tägliche Erfahrung, dass Einer nicht gegen sein eigenes, klar ausgesprochenes Interesse handeln und sich selbst beeinträchtigen wird. Wenn somit ein Kapitän bei einem starken Schaden passiv bleibt und nicht Alles aufbietet, um einen Abandon herbeizuführen, so ist dies schon Viel; gewöhnlich wird indessen das Gegentheil der Fall sein, wofür ich als Beweis auf den Umstand hinweise, dass von nicht versicherten Schiffen fast gar keine Abandons bekannt sind, selbst in noch so kritischen Fällen, während dagegen von versicherten Schiffen, hauptsächlich von gut versicherten Fahrzeugen (und Waaren), viele Beispiele zum Vorschein kommen, wovon hier einige zur Bestärkung meiner Anführungen:

Der italienische Dampfer „Emilia“, 627 Tonnen Registergehalt, 1870 gebaut und in Marseille für Frs. 650,000 versichert, ging am 16. October 1873 mit einer gemischten Ladung und über 600 Passagiere von Genua nach dem Plata ab. Wie aus den Schiffsjournalen hervorgeht, machte das Schiff schon geraume Zeit vor seiner Abfahrt und auf früheren Reisen in Folge eines Fehlers an dem Schrauben-

baum, bis zu 3 Zoll Wasser per Stunde, welches aber regelmässig ausgepumpt wurde, und wesshalb die Eigenthümer keine Reparaturen für nöthig hielten. Am 14. December 1873 kam das Fahrzeug in Buenos-Ayres an, wo der Kapitain erklärte, dass es stark beschädigt sei, viel Wasser mache, und daraufhin vom Konsul eine Untersuchung verlangte, welche bewilligt wurde und am 12. Januar 1874 ihr Urtheil dahin abgab, dass das Schiff seeunfähig sei, weil dessen Reparatur in Buenos-Ayres nicht bewerkstelligt werden könne, und es nicht gerathen wäre — selbst nicht mit Hülfe eines Schleppdampfers — den nächsten Hafen (Rio Janeiro) aufzusuchen, wo die nöthigen Vorrichtungen zur Reparatur vorhanden gewesen wären. Die Emilia wurde folgerichtig condemnirt und auf den 30. Januar zum Verkaufe ausgeschrieben, und für Frcs. 102,000 verkauft. Da damals der Telegraph nach dem Plata noch nicht functionirte, so gelangte die erste Kunde von dem Vorgefallenen — freilich nicht ohne Schuld des Kapitains — erst so spät nach Europa, dass die Etwas Böses ahnenden Marseiller Versicherer erst im Februar einen Delegirten nach Buenos-Ayres senden konnten, welcher aber erst dort ankam, als der Verkauf schon seit 1½ Monaten eine vollendete Thatsache war, immerhin aber doch noch früh genug, um Untersuchungen anstellen und Erhebungen machen zu können, da die Emilia noch in Buenos-Ayres war. Er constatirte und brachte Beweise bei, dass der Schaden hauptsächlich in dem leichten Wassermachen von 3 Zoll per Stunde bestand, welches nicht erst

auf der letzten Fahrt, sondern schon auf früheren Reisen vorgekommen war, ohne dass desswegen von Seeuntüchtigkeit auch nur geflüstert worden wäre; ja, der beste Beweis gegen dieselbe musste wohl in der, ohne Anlaufen irgend eines Nothhafens vollbrachten, oben erzählten Fahrt des Dampfers gefunden werden, welcher später, ohne die Reparatur des von den Experten als Ursache des Wassermachens bezeichneten Schadens vorzunehmen, Ladung nach Europa nahm und dieselbe dort auch ganz unbeschädigt ablieferte. In Buenos-Ayres waren vorher nur ganz unbedeutende Reparaturen — im Betrage von ca. Frs. 2000 — gemacht worden und erst in Rio Janeiro wurde der Schaden, auf welchen hin das Schiff condemnirt worden war, ausgebessert, nachdem es allein und ohne jegliche Hülfe dorthin gesegelt war. Die Marseiller Versicherer verweigerten natürlich auf diese Erhebungen hin die Schadenzahlung, und obwohl in erster Instanz, wo diese Umstände wegen der Schwierigkeit der Beschaffung der nöthigen Dokumente nicht alle berücksichtigt werden konnten, zur Bezahlung verurtheilt, so ist doch wenig Zweifel einer Annullirung dieses Urtheils durch den Appellhof vorhanden. Sollte aber dieses gegen Erwarten nicht so sein, so können aus Obigem nur noch weitere Schlüsse gezogen werden, um zu beweisen, wie verderblich die bisherigen Bestimmungen über den Abandon sind, und wie ungerecht die Versicherer darunter leiden müssen.

Wie schon angedeutet, lässt das italienische Gesetz auch bei Waaren den Abandon bei Verlust von $^3/_4$

des Werthes zu, selbst wenn dieselben frei von Beschädigung versichert sind; dagegen weichen die Policen hiervon ab und erinnere ich mich eines Falles, wo Feigen in Neapel versichert waren für die Reise nach dem Plata. Die Police liess den Abandon ebenfalls zu, aber nur bei Ueberschreitung der Entwerthung von $^3/_4$ oder 75 pCt., nicht bei Erreichung dieses Satzes. Das allgemeine Princip ist am Plata wohlbekannt, die Ausnahmen jedoch selbstverständlich nicht, da man in den seltensten Fällen die Policen hinüberschickt. Bei der Ankunft der Feigen glaubten die Empfänger sie sehr beschädigt, trotzdem der Dampfer die Reise ohne jeglichen Unfall machte und somit kein triftiger Grund für Annahme einer Beschädigung vorhanden war, und liessen vom Consul Experten ernennen, die den Schaden auf 75 pCt. taxirten. Dies war aber leider in diesem Fall ein kleines Bischen zu wenig, da die Beschädigung, um die Waare dem Versicherer überbinden zu können, diesen Satz hätte übersteigen sollen, wenn auch um noch so wenig. Die Versicherten mussten sich dieses Mal mit Zukunftsplänen trösten. Wie treffend beleuchtet dieser Fall aber die Verderblichkeit und Unrichtigkeit des Systems, einen Abandon zuzulassen, wo kein Totalverlust vorliegt, ja, wo nicht einmal ein schwerer Seeunfall als verderbenbringende Ursache vorgewiesen werden kann!

Diese Beispiele beweisen klar, wie dringend nöthig es ist, den Totalverlust und Abandon auf das zu beschränken, was sie wirklich sind, nämlich: totaler Verlust des versicherten Gegenstandes, sonst wird

man fortwährend solchen Unannehmlichkeiten ausgesetzt sein, und während man beim Annehmen der Versicherung die Prämie für die Bedingung „Totalverlust oder Abandon“ berechnete und feststellte, wird man schliesslich finden, dass man die theilweise Beschädigung auch hätte darin berücksichtigen sollen, ja, dass man noch schlechter wegkommt, als wenn theilweise Beschädigung mitversichert gewesen wäre; denn anstatt nur eine Particularhavarie zu bezahlen, wie dies im letzteren Falle ohne Zweifel gethan worden wäre, hat man das Vergnügen, einen Totalverlust zu liquidiren unter Abzug eines unbedeutenden Verkaufserlöses für den abandonnirten Gegenstand.

Es ist die höchste Zeit, dass die Versicherer nicht mehr solchen Zufälligkeiten ausgesetzt seien, dass sie nicht unter dieser Benennung etwas ganz Anderes versichern, und wenn ein Versicherter an Prämie sparen und ein Risiko, oder vielmehr einen Theil des Risikos selbst tragen will, so soll er es thun können, aber unter einer Bedingung: dass er verzichte, dafür entschädigt zu werden, wogegen er nicht versicherte!

Indem ich nunmehr zu der zweiten, schon genannten Versicherungsklausel, frei von Beschädigung ausser im Strandungsfalle übergehe, welche ich der Kürze halber nur mit „f. v. B. a.“ bezeichnen werde, schicke ich einige Bemerkungen voraus.

Die etwa vorkommende Klausel: „frei von Beschädigung“ ohne weiteren Zusatz habe ich keiner näheren Betrachtung unterworfen, weil dieselbe ein

Mitteldiug zwischen der in diesem Abschnitt zu behandelnden Bedingung „f. v. B. a." und dem Totalverlust ist, und sich der einen oder der anderen Bedingung so sehr annähert, dass sie füglich in einer derselben aufgehen könnte; jedenfalls aber sind betreffs derselben die Ansichten der Versicherer nicht so sehr verschieden, um mir Stoff zu einer Veranschaulichung der Unterschiede zu bieten.

Ich muss mir bei der Klausel f. v. B. a. erlauben, den Unterschied zwischen germanischen und lateinischen Policen nur ganz flüchtig zu berühren und mehr in die Einzelheiten der verschiedenen Plätze, soweit nöthig, einzugehen, da diese Unterschiede so zu sagen von Platz zu Platz sehr bedeutend sind. Die germanischen Policen zeichnen sich hier durch grössere Zugeständnisse an die Versicherten aus, während den lateinischen Policen auch in dieser Klausel viel von dem Uebel anhängt, welches ich später bei Besprechung der Franchisenfrage näher auseinandersetzen werde.

Die Engländer fassen die Klausel f. v. B. a. wohl am liberalsten auf, fast zu liberal, da sie im Falle der Strandung, Feuersbrunst oder Versinken jeden, auch den kleinsten Schaden bezahlen; und da die englischen Richter in der Auslegung von Verträgen und Vorschriften ungeheuer am Buchstaben hängen und den Strandungsfall sehr zu Ungunsten der Versicherer auslegten, ist es sogar so weit gekommen, dass englische Compagnien für Suez-Canal-Risiken in ihre Policen setzen, dass das Auffahren *(grounding)* im Suez-Canal nicht als eine Strandung im Sinne des

Strandens, wie es in der Versicherungspolice aufgefasst wird, betrachtet wird. Die englischen Gerichtshöfe hatten nämlich entschieden, dass jedes Berühren des Grundes, wobei das Schiff eine bestimmte, nennbare *(appreciable)* Zeit fest gesessen habe, als Strandung zu betrachten sei. Diese Auslegung konnte nicht nur nicht im Sinne der englischen Versicherer liegen, wie sie auch sonst in keinem anderen Lande so aufgefasst wird, sondern sie widerstreitet auch geradezu dem Zwecke der betreffenden Klausel. Dieselbe soll bei besonders der Beschädigung unterworfenen Artikeln, oder bei solchen, deren Kostenpreis oder Natur eine sorgfältige Verpackung nicht zulassen, die Versicherer von Schadenzahlungen befreien, welche auf die fraglichen Waaren ohne besondere Seeunfälle so häufig und so regelmässig vorkommen, dass man eine ausnehmend hohe Prämie für Mitübernahme des Risikos der Partialhavarie fordern müsste, was dann schon mehr den Charakter der Versicherung verlieren und denjenigen der Wette annehmen würde, wie z. B. die Versicherung gegen Bruch bei Getränken in Flaschen und bei Spiegeln, oder der Partialhavarie bei Gemüsen und frischen Früchten. Gegenwärtig können als solche Versicherungen diejenigen von Zucker in Säcken von Holland nach Italien gelten, wofür man zu englischen Bedingungen selbst mit Dampfern 6 bis 7 pCt. bezahlt. Solche Waaren werden nun aber gewöhnlich nur „f. v. B. a." versichert, d. h. ausser in bestimmten, besonders benannten Seeunfällen soll ein Partialschaden nicht vergütet wer-

den, und nur bei Eintreffen dieser darf er zu Lasten der Versicherer sein, weil man annehmen darf, dass dabei diese Waaren auch beschädigt worden wären, selbst wenn sie für Partialhavarie nicht besonders empfänglich oder besser verpackt gewesen wären. Diese Fälle werden gewöhnlich schlechthin als Strandungsfall bezeichnet, wobei man aber meistens noch verschiedene andere, schwere Seeunfälle, hauptsächlich die schon oben erwähnten, darin einschliesst.

Was nun unter diesem Strandungsfalle zu verstehen und was bei demselben Brauch und billig sei, darüber herrschen unter den Versicherern sehr verschiedene Meinungen. Die Engländer halten dafür, dass dann jeder, auch der kleinste Partialschaden, zu vergüten sei; die Hamburger Police setzt eine Franchise von 3 pCt. fest und vergütet, bei Erreichung derselben, den Schaden vollständig, wenn er wirklich eine Folge des Strandungsfalles ist; die Franzosen im Allgemeinen bedingen nach der neuen Güterversicherungs-Police, dass ein Abzug von 10 pCt. der Versicherungssumme stattfinde, während der Bremer Assecuradeur bei Ueberschreitung der Franchise von 10 pCt. vollständigen Ersatz leistet; in Antwerpen und nach der rheinischen Police aber, welche in Deutschland (Seeplätze ausgenommen) und der Schweiz fast ausschliesslich angewandt wird, muss der Partialschaden 50 pCt. betragen (bei Flüssigkeiten nur 3—5 pCt), um Anspruch auf Ersatz begründen zu können, bei genueser und anderen italienischen Policen aber sogar 75 pCt. und mehr! Wahrlich ein ordentlicher Abstand zwischen 0—75 pCt!

Da müssen allerdings sehr verschiedene Ansichten herrschen, um solche Ungleichheiten nebeneinander in nächster Nähe bestehen lassen zu können. Der eherne Zahn der Zeit und des Fortschrittes hat zwar schon manche dieser Ungleichheiten zernagt, und in verschiedenen Sprüngen sind bereits Viele von der allzu hohen Leiter herniedergestiegen, um weniger strengen Ansichten ein Plätzchen zu bereiten, indem einzelne Gnsellschaften, Plätze oder ganze Nationen sich zu Geständnissen bewegen liessen, so z. B. in neuerer Zeit die Versicherungs-Gesellschaft „Italia" in Genua, welche in ihren Policen die Franchise im Strandungsfalle auf 5 pCt. festsetzte, anstatt der in Genua üblichen 75 pCt.; ferner der Platz Paris, welcher den Abzug der Franchise von 10 pCt. bei Exportwaaren f. v. B. a. durch Specialübereinkommen aufhebt; schliesslich noch sind die französischen Versicher, die früher im Allgemeinen bei f. v. B. a. eine Franchise von 15 pCt. hatten, auf 10 pCt. heruntergegangen. Diese Concessionen zeugen dafür, dass sich auch hier die Bedürfnisse des Handels immer mehr geltend machten und noch machen, und haben es diejenigen wohl nicht zu bereuen, welche den gerechten Anforderungen entsprechen und sich zur Hebung des Versicherungswesens herbeilassen, indem sie die unentbehrlich werdenden Erleichterungen gewähren. Es wird immer dafür gesorgt, dass die anderen nachkommen, denn die Concurrenz ist zwingend und hat schon viel Gutes zu Stande gebracht. Selbstverständlich genügt es nicht, wenn man nur Concessionen macht,

ohne auch das Gleichgewicht in den Prämien herzustellen; denn Leistung und Gegenleistung müssen Hand in Hand gehen, und das Gedeihen der Versicherer ist für die Versicherten ebensfalls so sehr eine Lebensfrage, wie für jene selbst. Diese Frage gehört indessen nicht hierher, und erwähne ich ihrer nur, um nicht die Ansicht hervorzurufen, als ob ich fortwährend Concessionen verlange, ohne dafür eine entsprechende Gegenleistung im Auge zu haben.

Die Verschiedenheit der Auffassung von dem sogenannten Strandungsfalle tritt übrigens nicht nur in der Franchisenfrage grell hervor, wie oben angeführt, sondern auch in der Ausdehnung desselben. Was bedeutet ein Strandungsfall, oder was ist unter demselben zu verstehen? Je nach dem Orte oder Lande, wo wir uns befinden, finden wir in der Auslegung Etwas mehr oder weniger Abweichendes. In England tritt der Strandungsfall schon ein, wenn das Schiff eine kurze Zeit festgesessen hat, selbst wenn es davon weiter keine Beschädigung davonträgt. Kommen nun die Waaren leicht beschädigt an, gleichviel ob in Folge jenes Festsitzens oder nicht, so kann der Kaufmann auf Grund dieser Auslegung den Ersatz der Beschädigung wegen stattgefundener Strandung verlangen. Dies lag offenbar nicht in der Absicht der Verfasser jener Klausel, wie denn überhaupt ein solches Verlangen unbillig erscheint. Es ist doch ganz leicht denkbar, dass das Schiff, obwohl eine geraume Zeit, ja Stunden lang, festgesessen, dennoch durch Anwendung ganz gewöhnlicher Mittel wieder abkommt und seine Reise

sogar ohne Anlaufen eines Nothhafens fortsetzt, weil es dicht geblieben ist, und sich an den Pumpen kein ungewöhnliches Wasser ergiebt. Wer wollte behaupten, dass in einem solchen Falle eine allenfallsige Partialhaverie der Waare eine Folge der Strandung sei und daher von den Versicherern ersetzt werden müsse? Und doch bezahlt der englische Versicherer in den fraglichen Fällen die Haverie, nur weil das Schiff überhaupt gestrandet war und selbst dann, wenn eine solche Beschädigung nur 2 pCt. beträgt. Dieses vorbehaltlose Zugeständniss erscheint wirklich als zu weitgehend und den legitimen Interessen der Versicherer schadenbringend, weshalb ich glaube annehmen zu müssen, dass die continentalen Versicherer, so liebreich sie sich sonst auch zeigen mögen, sich mit einer solchen Auslegung der Strandung nicht befreunden könnten und von ihren englischen Collegen eine Abänderung beanspruchen würden, wenn anders eine allgemeine Police zu Stande kommen soll. Eine solche Abänderung, welche einer Verschlechterung der Bedingung — zum mindesten einer strengeren Auffassung des Strandungsfalles — gleichkommt, würde unter gewöhnlichen Umständen entschieden abgelehnt werden, weil man das Verlieren von Geschäften befürchten würde, die der Concurrenz zufallen würden. Diese Befürchtung ist aber hinfällig, sobald die Versicherer als Gesammtheit vorgehen und einheitliche Policenbedingungen aufstellen. Durch ein solches Vorgehen wird somit ein Grund zum Sträuben gegen Abänderungen von Althergebrachtem wegfallen, welcher bisher allmächtig genannt werden konnte.

Im Allgemeinen darf man behaupten, dass die Versicherten aus naheliegenden Gründen am liebsten an dem Platze versichern, wo sie ihre Geschäftsniederlassung haben. Sie werden sogar oft vorziehen, selbst dann noch auf dem eigenen Platze zu versichern, wenn sie eine Kleinigkeit mehr bezahlen müssten, weil im Schadenfalle ihnen der Bezug der Entschädigung gewöhnlich leichter ist und die Weisungen des Versicherers über Verhalten etc. schneller und sicherer eingeholt werden können. Der Kaufmann wendet sich daher gewöhnlich nur nothgedrungen auswärts, sei es, weil er bedeutend billigere Prämien oder vortheilhaftere Bedingungen findet, sei es, weil die Versicherer seine Risiken aus diesem oder jenem Grunde nicht wollen. Wenn er aber an verschiedenen Plätzen anfragen würde und überall die gleiche Antwort erhielte, so ist es klar, dass er keinen Grund hat, seine Versicherungen auswärtigen Versicherern zu überschreiben, und er wird sie daheim decken lassen. Die Concurrenz von Platz zu Platz fällt somit fort und damit auch eine Haupttriebfeder des Prämiendruckes. Wenn dadurch am Ende auch einige Geschäfte von einem Platz auf den anderen zurückgehen sollten, so dürfen die dieselben verlierenden Versicherer sie nicht allzusehr betrauern; denn wenn sie sie nur durch Concessionen erhalten konnten, waren die Geschäfte nicht begehrenswerth. — Doch ich kehre zum Thema zurück.

Dem Stranden gleich erachten die Engländer auch das Feuer und das Untersinken, was sie fast mit allen anderen Nationen gemein haben. Diese beiden Un-

fälle werden als „schwere“ betrachtet, welche ebenso gut zu Entschädigung berechtigen, wie die Strandung, selbst wenn die Versicherung nur „frei von Beschädigung ausser“ geschlossen wurde; denn sowohl im Falle eines Feuers, sowie auch des Untersinkens, werden eben selbst nicht für Haverie empfängliche Waaren beträchtlichen Schaden nehmen, und will der Versicherer denselben vergüten.

Die Hamburger Assecuradeure lassen als Strandungsfall gelten: Stranden, Versinken, Scheitern, Feuersbrunst und Kentern. Sie haben also den von den Engländern angenommenen Fällen noch Kentern und Scheitern beigefügt, was aber keine gar grosse Concession ist, wenn man bedenkt, dass diese beiden Seeunfälle meistens den Totalverlust der Schiffe zur Folge haben und somit auf die eine oder andere Weise zu Lasten des Versicherers sind. Die auf den Strandungsfall bezüglichen Bestimmungen der Hamburger Police zeichnen sich, wie die Bedingungen jener Police überhaupt, durch klare Fassung und logische Deutung aus (vergl. § 104 des Hamburger Planes, 2. und 3. Alinea). Ich habe schon gesagt, dass Hamburg eine Franchise von 3 pCt. auch im Strandungsfalle bedungen hat und Schäden, welche diese überschreiten, voll bezahlt. Zieht man das, was ich bei Gelegenheit der Franchisenfrage (im nachfolgenden Abschnitt) schreibe, in Betracht, so lässt sich nicht läugnen, dass eine so bescheidene Franchise im Strandungsfalle sehr am Platze ist, ja dass sogar bei manchen Importwaaren deren Abzug gewünscht werden muss, damit der Versicherer nicht

noch gewöhnliche Reiseabfälle, Leckage und dergleichen, in der Natur der Güter begründete, nicht auf Seeunfällen beruhende Verluste mitbezahlt. Auch ist es kaum billig, bei leicht zu beschädigenden, zerbrechlichen, empfindlichen, oder aber schlecht verpackten Artikeln für den Schadenfall keine Franchise festzustellen, während doch selbst die am meisten begünstigten Waaren einer solchen unterworfen sind. Der bescheidene Ansatz von 3 pCt. der Hamburger Police verdient daher bei Behandlung dieser Frage alle Würdigung und kann als ein im Vergleich mit anderen Plätzen liberales Zugeständniss betrachtet werden, welches für Versicherer und Versicherte billig ist und daher grössere Verbreitung und Nachahmung verdiente, als ihm bisher zu Theil wurde.

Was ich in der Hamburger wie in der englischen Police unter den der Strandung gleichgestellten Seeunfällen sehr vermisse, ist die Collision, welche gewiss jenen schweren Unfällen ebenbürtig zur Seite stehen darf. Es ist diese Unterlassung einigermassen erklärlich, weil die Collisionen früher lange nicht so häufig, ja geradezu Seltenheiten waren, während sie jetzt zu einem gefährlichen Factor geworden sind. Allerdings giebt es oft Collisionen von geringer Wichtigkeit, wie z. B. wenn ein aus einem Hafen auslaufendes Fahrzeug mit einem vor Anker liegenden oder einem kommenden Schiffe, einem Hafendamm etc. leicht zusammenstösst, ohne dass deswegen das auslaufende Fahrzeug, oder auch keines von Beiden, einen nennenswerthen Schaden erleiden. Geht nun eines der Fahrzeuge aus einer Collision mit

unbedeutenden Schäden hervor, so dass es an der Fortsetzung seiner Reise nicht gehindert ist, so ist auch nicht anzunehmen, dass die im Schiffe befindlichen Waaren dadurch Schaden gelitten haben, und dass der Zusammenstoss Ursache eines Verderbens sei. Wenn somit ein Schiff nach stattgefundener Collision seine Reise nach dem Bestimmungshafen fortsetzen kann und wirklich auch fortsetzt, so ist dieselbe einem unbedeutenden Seeunfall gleichzuachten, deswegen es sich nicht der Mühe lohnt, den Versicherer zu belästigen, weshalb ich der Ansicht bin, solche Fälle derjenigen Strandung gleichzustellen, bei welcher das Schiff ohne Anwendung aussergewöhnlicher Mittel wieder abkömmt und bei der Versicherung f. v. B. a. eine Entschädigungsforderung nicht zuzulassen. Ganz anders verhält es sich aber in der Regel bei den Zusammenstössen. Die obengenannten leichten Fälle sind eher Ausnahmen, wogegen die schweren Collisionen die Regel bilden. Wenn nicht beide Schiffe schwer beschädigt aus denselben hervorgehen, so ist doch meistens eins arg zugerichtet und muss den nächsten Nothhafen aufsuchen, dorthin geschleppt oder gar auf den Strand gesetzt werden, um es am Sinken zu verhindern, wenn es überhaupt noch möglich ist, dies zu thun. Wenn aber nun ein solcher schwerer Unfall eintrifft und die Waare zufälliger Weise f. v. B. a. versichert ist, soll da der Versicherer sich hinter seine Clausel verschanzen und eine Entschädigung ablehnen können? Können nicht in solchen Fällen Havarien von 50 % und mehr entstehen, welche einen Versicherten ruini-

ren, besonders wenn die Schuld an dem Zusammenstoss dasjenige Schiff trifft, welches von demselben am meisten mitgenommen wurde, und der Versicherte somit keinen oder nur einen beschränkten Regress hat? Es wird wohl Niemand sagen können, dass hier eine Abänderung nicht dringend nöthig ist, und ich drücke den Wunsch aus, dass dieselbe bei einer eventuellen Umarbeitung der Policen oder einer Einigung in ernsthafte Erwägung gezogen werden möge. Es ist übrigens zu bemerken, dass sowohl die Strandung als auch der Zusammenstoss in Antwerpen so aufgefasst werden, dass bei der Versicherung f. v. B. a. etwaige Schäden nur zu vergüten sind, wenn das Schiff einen Nothhafen anlaufen und dort löschen muss, wobei aber allerdings eine eventuelle Beschädigung 50 % betragen muss — Flüssigkeiten ausgenommen, welche 3—5 % aussergewöhnliche Leckage aufweisen müssen —, um überhaupt dem Versicherer zur Last zu fallen. Diese Franchise von 50 %, welche wir auch in der rheinischen Police wiederfinden, ist ein Schutzzollsystem, welches schlecht in die heutigen Verhältnisse passt und dessen Abschaffung nur eine Frage der Zeit sein kann.

Die obenerwähnte, rheinische Police, welche fast ausschliesslich von binnenländischen Gesellschaften gebraucht wird, fällt bei dieser Frage ausser Betracht, weil dieselben deren Anwendung im Falle des Zustandekommens einer allgemeinen Verständigung betreffs der Versicherungsbedingungen wohl fallen lassen würden, einestheils durch die günstigeren

Bestimmungen der Seeplätze gezwungen, anderntheils weil sie kein Interesse haben könnten, eine Abweichung aufrecht zu erhalten, welche bei dem gegenwärtigen, allgemeinen Chaos eine Berechtigung haben mag, welche sie indessen bei einer allgemeinen Uebereinstimmung aller Seeplätze verlieren würde.

Amsterdam versteht unter Strandungsfall die eigentliche Strandung, Feuersbrunst und Schiffbruch. Im Uebrigen ist seine Auslegung dieser Fälle ähnlich, wie diejenige von Hamburg und also bestimmter und folgerichtiger, als die englische, indessen ist die Franchise, die bei England 0, bei Hamburg 3 pCt. beträgt, dort auf 10 pCt. festgesetzt worden, eine Erhöhung, welche unseren Ansichten entgegengeht und welche ich nicht als empfehlenswerth bezeichnen könnte.

Dieses sind im Wesentlichsten die Auffassungen der f. v. B. a.-Versicherung der germanischen Policen, während von den lateinischen die folgenden Beachtung verdienen:

Die französischen Versicherer machen bei der Klausel f. v. B. a. ebenfalls die schon besprochene Ausnahme im Collisionsfalle, ähnlich den Antwerpener Collegen, und bezahlen also im Falle eines Zusammenstosses auch die Partialhaverie, ebenso im Falle von Strandung, Feuer und Untersinken; in allen diesen Fällen aber bestimmt die französische Police einen Abzug von 10 pCt., und behält man sich überdies noch vor, event. zu beweisen, dass der Schaden nicht eine Folge der Strandung, des Feuers, des Versinkens oder des Zusammenstosses sei, was

natürlich ist, obgleich ein solcher Beweis schwer zu erbringen wäre. Jener Franchisen-Abzug soll daher wohl hauptsächlich dazu dienen, um die Versicherer vor Bezahlung von schon vor der Strandung entstandenen Schäden zu schützen. Hierzu ist die Franchise aber doch wohl in den meisten Fällen zu hoch und um so empfindlicher, weil sie abgezogen wird. Die Pariser Versicherer gehen übrigens vielfach von dieser Bestimmung ab und bezahlen intregal, wenn die Franchise erreicht ist. Dass daher dieser Zopf von stählernen Drähten gepflochten sei, ist nicht anzunehmen, und würden sich die französischen Assecuranzmänner im Falle der Annahme einer einheitlichen Police zu Zugeständnissen herbeilassen müssen, wenn anders ihnen die Concurrenz nicht zu fühlbar werden soll.

Es ist mir noch vorbehalten, von dem abnormsten Falle der Auffassung der Bedingung frei von Beschädigung zu sprechen, die wir bei den italienischen Policen .finden. Die genueser Police lässt einen Partialschaden gar nicht zu, selbst wenn er 90 pCt. betragen würde; hingegen kann im Falle von Schiffbruch, Strandung mit Bruch, Feuersbrunst, Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Nichtankunft der Waaren, am Bestimmungsort der Abandon erklärt werden, wenn die Beschädigung 75 pCt. erreicht. Inwiefern einer dieser Fälle vorliege oder nicht, entscheidet die Police und der Codice di Commercio, welcher indessen in dieser Hinsicht sich nicht durch die wünschbare Klarheit auszeichnet. Aus dem Vorhergesagten geht aber unzweifelhaft hervor, dass Genua

für die Versicherung f. v. B. einer der für den Versicherten ungünstigsten Plätze ist, und daher die meisten Concessionen zu machen haben würde. Da aber gerade dort eine Masse kleiner Gesellschaften bestehen, wie solche überhaupt in Italien blühen und eher als Versicherungs - Vereinigungen bezeichnet werden müssen, welche dem allgemeinen Strome keinen Widerstand zu bieten vermöchten, die grösseren Compagnien Italiens bei einer Einheitsbestrebung sich aber ohne Zweifel auf die Seite des Fortschritts stellen werden, so dürfte auch in Italien der Einführung einer einheitlichen Police Nichts entgegenstehen, so gross auch die Kluft wäre, welche mit einem Male überschritten werden müsste.

Es ist einleuchtend, dass die vorgedachten Unterschiede in der Auffassung der Versicherung f. v. B. a., welche häufiger vorkommt, als man gewöhnlich annimmt, eine Anomalie und ein Hemmschuh für den Handel sind. Was aber den Handel hemmt, darf von der Versicherung nicht gepflegt werden. Möge daher mit der Erkenntniss eines unhaltbaren Zustandes auch vor dem Mittel zur Abhülfe nicht zurückgeschreckt, alte Gewohnheiten und Vorurtheile, abgebrauchte Redensarten und überlebte Usancen von Neuem durchgesehen, untersucht und abgeschafft oder verbessert werden; möge dies hauptsächlich in einem übereinstimmenden Sinne zwischen den Versicherern aller Nationen geschehen, damit die babylonische Verwirrung in dieser Hinsicht einer wohlthuenden und förderlichen Einheit Platz mache.

Um das oben über die Clausel f. v. B. a. Gesagte

übersichtlicher darzustellen, erlaube ich mir, es in einem diesbezüglichen Artikel zusammenzufassen, der die gedachten Bestimmungen in ihren Grundzügen enthält, wobei Verbesserungen an der Fassung sowohl, als auch am Inhalte, natürlich nicht ausgeschlossen sind. Betreffs des Schlusspassus nur die Bemerkung, dass derselbe ein folgerichtiges Zugeständniss bei einer etwas liberaleren Anschauung wird und jedenfalls Beachtung verdient. Der Artikel würde folgendermassen vorgeschlagen:

Bei Waaren, welche mit der Clausel frei von Beschädigung (Bruch) ausser im Strandungsfalle versichert sind, wird eine Partialhaverie (resp. Bruch) nur dann bezahlt, wenn selbige 3 pCt. der betroffenen Serie erreicht und die Folge einer Strandung, Feuers, Zusammenstosses, Scheiterns, Versinkens und (oder) Kenterns des Schiffes oder eines Leichterfahrzeuges ist.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch ungewöhnliche Massregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung — nicht durch Anwendung gewöhnlicher Massregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel — abgebracht wird, oder durch ungewöhnlich hohe Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch solches Festsitzen Schaden am Rumpfe erleidet, der so bedeutend ist, dass sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären lässt.

Ein Zusammenstoss im Sinne dieses Artikels ist vorhanden, wenn das Schiff mit einem anderen schwimmenden Körper in Collision gewesen ist und dabei

solche Beschädigungen erlitten hat, dass es seine Reise nicht fortsetzen kann, sondern einen Nothhafen behufs Reparatur der Beschädigungen anlaufen oder sonstige Massregeln zu seiner Rettung treffen muss. Als Nothhafen ist auch der Abgangshafen zu betrachten, falls das Schiff dahin zurückkehren muss, um zu repariren.

Hat eine Strandung oder ein nach diesem Artikel dieser gleichzuachtender Seeunfall sich ereignet, so haftet der Versicherer für jede 3 pCt. übersteigende Beschädigung, welche in Folge eines solchen Seeunfalles entstanden ist, nicht aber für eine sonstige Beschädigung. Es wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass eine Beschädigung, welche möglicherweise Folge des eingetretenen Seeunfalles sein kann, in Folge desselben entstanden ist. Dieses findet in entsprechender Weise statt bei der Clausel „frei von Bruch ausser im Strandungsfalle".

Wo für gewisse Güter wegen Leckage (bei Wein etc.) oder wegen gewöhnlichen Reiseverderbs oder Abganges (bei Rohzucker, Moscovade etc.) gewisse Befreiungsprocente festgesetzt sind, deren blosse Ueberschüsse im Beschädigungsfalle zu bezahlen sind, müssen diese Befreiungsprocente zur obigen Franchise von 3 pCt. hinzugefügt und von einer etwaigen Entschädigung abgezogen werden.

Sind Güter gemäss dieser Police mit einer höheren Franchise als 3 pCt. versichert, so gelten im Strandungsfalle und diesem gleichgestellten Seeunfällen obige Bestimmungen auch für diese Güter, und ist

demnach in diesen Fällen die Franchise auf obige Maximalsätze zurückzuführen.

Zur Besprechung des 3. Hauptpunktes, der Versicherung gegen theilweise Beschädigung (Partial-Haverie) übergehend, kann ich constatiren, dass sich in diesem Punkte die germanischen Policen besonders scharf von den lateinischen trennen und darin wohl die bedeutendsten Verschiedenheiten aufweisen, welche auch gerade darum besonders wichtig sind, weil sie principielle Meinungen repräsentiren.

Der Hauptunterschied zwischen denselben besteht in der Integralbezahlung der Havarien und Totalverluste bei den germanischen, und der Bezahlung des blossen Excedenten der Franchisen bei fast allen lateinischen Policen. Dieser Hauptunterschied wird allerdings noch durch eine Menge von Nebenumständen und Platzgebräuchen erhöht oder vermindert und bildet mit ihnen eine grosse Kluft zwischen den betreffenden Versicherern. Diese Kluft zu überbrücken, dazu gehört sehr Viel, vielleicht mehr, als gewöhnlich angenommen wird. Hier ist ein Stein des Anstosses, dessen Beseitigung schwer werden würde, wenn ein Jeder auf seinem Standpunkte beharren wollte. Darf das aber sein und wären wirklich keine Zugeständnisse erreichbar? Ich erkläre es geradezu für eine Unmöglichkeit, dass es bei unseren heutigen Verhältnissen noch lange dabei bleiben kann, den Versicherten nur die Ueberschüsse der Franchisen zu bezahlen, wie dies nach den lateinischen Policen fast ausschliesslich der Brauch ist, und muss ich mich in diesem Punkte entschieden für die vollständige

Entschädigung erklären, wenn einmal die Waaren in dem Grade beschädigt sind, dass die Haverie die Franchise erreicht. Der Kaufmann soll bei der Versicherung nicht gewinnen, er soll aber dabei auch nicht empfindliche Verluste erleiden müssen, und die Franchise soll nicht dazu dienen, den Verlust der Versicherer im eigentlichen Schadenfalle zu vermindern, sondern nur dazu, um ihn vor kleinlichen Reclamationen bei ganz unbedeutenden Haverien zu schützen und ihm in solchen Fällen die grossen, mit der Constatirung verbundenen Unkosten zu ersparen, welche ihm mit einem Schaden naturgemäss zur Last fallen. Dieser Zweck wird durch die Festsetzung von Franchisen und durch die Bestimmung, dass Schäden, die dieselben nicht erreichen, nicht zu Lasten der Versicherer sind, erlangt. Auf diese Art sind die Letzteren vor Inanspruchnahme bei jeder Kleinigkeit gesichert, sollen aber dann nicht auch noch so weit gehen, diese vereinbarten Franchisen von dem constatirten, wirklich vorhandenen Schaden zu kürzen und so dem Versicherten einen Theil des Verlustes zu überbinden. Wir sind nicht mehr in den Zeiten, wo man die Mitversicherung der Partialhaverie noch nicht kannte und nur gegen Totalverlust versicherte. Die Handelsoperationen werfen nicht mehr einen solchen Nutzen ab, dass eine bedeutende Partialhaverie leicht zu verschmerzen wäre. Die Versicherten sind oft kleine Fabrikanten und Handelshäuser, welchen ein Verlust im Schadenfalle nicht nur ihren ganzen Gewinn auf die betroffenen Sendungen, sondern auch noch vieler anderer Geschäfte aufheben und ihnen

auf diese Weise beträchtlichen Schaden zufügen würde. Gleichwie man von der Versicherung „nur gegen Totalverlust“ zu derjenigen gegen die Partialhaverie übergegangen ist, wenn auch vorerst nur unter Abzug derselben, welcher Abzug dann immer mehr vom Handelsstande verpönt wurde und fast überall fallen gelassen werden musste, so kann das vollständige Fallenlassen des Abzuges von grossen, durch die Verhältnisse nicht unumgänglich gebotenen Franchisen, sowie die Reduction der allzustarken Befreiungsprocente, nur noch eine Frage der Zeit sein.

Oder muss es nicht als ungeheuerlich bezeichnet werden, dass bei einer Ladung Oelsamen von der Coromandelküste im Werthe von Fcs. 500,000 und bei einer Franchise von 15 pCt. (französische Police) der Kaufmann im Schadenfalle eine Haverie von Fcs. 75,000 selbst zu tragen hat; dass bei einem Dampfer im Werthe von 2 Millionen Franken bei 3 pCt. Franchise (französische Polize) für Partialhaverie im Falle eines Schadens von Fcs. 70,000 der Versicherte nur eine Entschädigung von Fcs. 10,000 erhält und Fcs. 60,000 selbst tragen muss? Wenn die Versicherten im Falle sind, jedes Jahr mindestens 20 solcher Ladungen von der Coromandelküste kommen zu lassen, oder wenn eine Rhederei oder Gesellschaft 4 und mehr solcher Dampfer besitzt, so kann ein solcher, durch die Franchisen bedingter Verlust wohl etwa durch Gewinn auf den anderen Ladungen oder Dampfern aufgehoben und weniger fühlbar gemacht werden; wenn es aber im Gegentheil Einer mit Mühe zu einer ersten Ladung oder zu einem ersten Dampfer gebracht hat,

so ist ein solcher unverschuldeter und für ihn unvermeidlicher Verlust sehr empfindlich, wenn er ihn nicht geradezu von weiteren ähnlichen Unternehmungen abschreckt. Durch solche Bestimmungen wird der Handel nicht gefördert, sondern nur gehemmt, und die Assecuranz verfehlt in solchen Fällen ihren Beruf.

Man kann auf obige Beispiele allerdings einwenden, dass, wenn jene Ladung Oelsamen in England mit der gleichen Franchise versichert gewesen wäre, dem Versicherten im Falle eines Schadens von Fcs. 70,000 doch auch keine Vergütung gewährt worden wäre (immer vorausgesetzt, dass die ganze Ladung nur eine einzige Serie bildet), weil die Franchise nicht erreicht ist, und dass der Versicherte daher alles mögliche Interesse habe, den Schaden auf Fcs. 75,000 oder höher zu treiben, weil er dann in England vollständig entschädigt werden würde und keinen Verlust zu tragen hätte. Ich will zugeben, dass es Versicherte geben kann, welche einer solchen Versuchung nicht widerstehen und so etwas mehr oder minder anstreben, versuchen, vielleicht sogar forciren würden, doch ist dies kein guter Grund, das Kind mit dem Bade auszuschütten, und zwar

1) weil deswegen bei der französischen Regulirungsart nicht nur dasselbe geschehen kann, sondern weil es dabei geradezu häufig geschieht, wie ich aus eigener Erfahrung weiss; denn die Experten kümmern sich in Haveriefällen recht angelegentlich um die Höhe der Franchisen-Bestimmungen, welche bei der Festsetzung der Entschädigungsquote dann einen un-

verkennbaren Einfluss ausübt. Ich will nicht gerade behaupten, dass sie denken, dass die Versicherer es gut vermögen, Schäden zu bezahlen und ihnen ein paar tausend Franken mehr oder weniger nicht arg wehe thun, besonders da sie ja so wie so nicht den vollen Schaden ersetzen, sondern ihre Franchise von 5, 10, 15 pCt. abziehen und nur den Ueberschuss vergüten; sondern ich constatire nur die Thatsache, dass ich die Experten von einer sehr menschenfreundlichen Seite kennen gelernt habe, und dass sie ein warmes Gefühl für ihre haverieleidenden Mitbrüder haben. Wenn nicht immer, so doch oft bezahlen denn auch die nur den Excedenten vergütenden Gesellschaften ebensoviel, als unter sonst gleichen Umständen, aber in ihrem eigenen Lande, die integral entschädigenden. Dürften die englischen Versicherer etwa darum eine solche Furcht vor Haverien in italienischen Häfen und in Triest haben, weil man dort dieselben so hoch schätzt, da man eben an das Abzugssystem gewöhnt ist und vielleicht nicht weiss, dass die Engländer die Schäden bei Erreichung der Franchisen integral bezahlen?

Als weiteren Grund gegen das Abzugssystem führe ich 2) an, dass bei Letzterem die Prämien fast ausnahmslos 10—30 und mehr Procent niedriger sind, wie dies in der Natur der Sache liegt. Es sollte aber dem Versicherten wirklich besser conveniren, etwas mehr zu bezahlen und dafür auch gehörig geschützt zu sein, als wegen einer Kleinigkeit sich im Schadenfalle einen nicht unbedeutenden Verlust aufzubürden. Dem Versicherer aber convenirt dieser

Modus ebenfalls besser, und wenn Etwas im Stande ist, diese Letzteren zu überzeugen, so sind es Zahlen, wesshalb ich zu diesen meine Zuflucht nehme.

Ich bleibe gerade bei obigen Oelsamen, für welche in England mit Haverie ca. $4^{1}/_{2}$ pCt., in Marseille aber jetzt $3^{1}/_{2}$ pCt. (vor dem 1. December 1874 nur $2^{1}/_{2}$ pCt.) für die Reise Masulipatam-Marseille per Segler bezahlt werden. Ich nehme für beide Fälle die Franchise von 15 pCt. auf die ganze Ladung an, nur soll der Engländer integral bezahlen, der Franzose aber nur den Ueberschuss über die Franchise.

Um meiner simulirten Rechnung mehr Spielraum zu geben, mache ich sie gleich für 40 Ladungen à Fcs. 500,000, und nehme 1 Totalverlust und 2 Partialhaverien von je 30 pCt. an. Die Rechnung stellt sich dann wie folgt:

I. England:

40 Ladungen à Fcs. 500,000 = Fcs. 20,000,000 à 4½ % Prämie			Fcs. 900,000
Verluste und Haverien: 1 Totalverlust	Fcs. 500,000		
2 Haverien von je 30 %	„ 300,000		„ 800,000
		Gewinn	Fcs. 100,000

II. Frankreich:

40 Ladungen à Fcs. 500,000 = Fcs. 20,000,000 à 3½ % Prämie			Fcs. 700,000
1 Totalverlust		Fcs. 500,000	
2 Haverien von je 30 % . . .	Fcs. 300,000		
ab: Franchise je 15 %	„ 150,000	„ 150,000	„ 650,000
		Gewinn:	Fcs. 50,000

Laut diesem Beispiel gewinnt England unter sonst gleich günstigen Verhältnissen gerade das Doppelte, wie Frankreich. Wie nun aber, wenn der Fall, dessen ich bereits erwähnte, eintrifft, und die Experten, dem Versicherten günstig gestimmt, diesem bei Bekannt-

sein des Regulirungsmodus, im letzteren Falle den Partialschaden um 10 pCt. höher schätzen, also auf 40 pCt. anstatt nur 30 pCt.? Dies ist gar keine grosse Seltenheit, ja an manchen Seeplätzen ein nicht zu vermeidendes Uebel. Dann würde Frankreich mit einem Verluste von Fcs. 50,000 abziehen, während England bei dem coulanteren Regulirungsmodus das Doppelte gewinnt. Noch auffallender wird der Unterschied, wenn statt zwei Haverien à 30 pCt. angenommen wird: zwei Haverien à 10 pCt. und eine von 40 pCt. Unter sonst gleichen Voraussetzungen stellt sich die Rechnung dann folgendermassen:

III. England:

40 Ladungen à Fcs. 500,000 = Fcs. 20,000,000 à 4½ % Prämie			Fcs. 900,000
1 Totalverlust		Fcs. 500,000	
2 Haverien von je 10 %, welche nicht vergütet werden, weil die Franchise nicht erreicht ist.			
1 Haverie von 40 %		„ 200,000	„ 700,000
			Gewinn: Fcs. 200,000

IV. Frankreich:

40 Ladungen à Fcs. 500,000 = Fcs. 20,000,000 à 3½ % Prämie			Fcs. 700,000
1 Totalverlust		Fcs. 500,000	
2 Haverien von je 10 %, die jedoch die Franchise nicht erreichen und desshalb nicht bezahlt werden.			
1 Haverie von 40 %	Fcs. 200,000		
ab: Franchise 15 %	„ 75,000	„ 125,000	„ 625,000
			Gewinn: Fcs. 75,000

In letzterem Falle hat Frankreich nur Fcs. 75,000 Gewinn gegen die Fcs. 200,000 von England aufzuweisen, trotz der günstigeren Versicherungsbedingungen des letzteren, und je höher die Partialhaverie-

Quoten steigen, desto ungünstiger wird das Verhältniss für das Abzugssystem. Dieses ist so wahr und in die Augen springend, dass es Einen wirklich Wunder nimmt, dass die betreffenden Assecuradeure sich so sehr gegen die Einführung der Integralbezahlung und entsprechende Erhöhung der Prämien sträuben, besonders da ihre Versicherten, wie schon bemerkt, einer solchen, für den Einzelnen erwünschten Neuerung kaum entgegentreten würden, da solche schon in dem grössten Theile Europa's eingebürgert ist und sich als für die Versicherungsnehmer, welchen ein starker Franchisenabzug zu empfindlich wird, liberale Bedingung erwies.

Ein anderes Beispiel der Kurzsichtigkeit der Abzugspolitik:

Der pariser Tarif stellt die Jahresprämie für einen Dampfer der ersten Division der Veritas auf 7½ pCt., zu den französischen Bedingungen fest. Diese lauten bezüglich der Partialhaverie kurz gefasst dahin, dass der Abzug von 3 pCt. Franchise bei etwaigen Reparaturen bedingt ist; aber gegen eine Erhöhung der Prämie um ½ pCt. bezahlen auch die Franzosen integral, d. h. sie lassen jenen Abzug fallen. Nehmen wir nun zur Berechnung 50 Dampfer von je 1 Million Franken an = 50 Millionen à 7½ = Fcs. 3,750,000 Prämie. Die Franchise von 3 pCt. ist Fcs. 30,000 per Dampfer, und wird nur der Ueberschuss bezahlt. Will man Letzteres nicht, sondern Integralbezahlung, so thun Einem jene Versicherer auch diese Gefälligkeit gegen eine Prämie von ½ pCt., was auf obige 50 Dampfer Fcs. 250,000 ausmacht. Ich frage nun jeden

erfahrenen Versicherer, wie viele Partialhaverien er im Verhältniss zu allen seinen Dampfer-Casco-Versicherungen auf diese gehabt habe, und wie oft er durch diesen Abzug von 3 pCt. begünstigt worden ist, und ich bin im Voraus überzeugt, dass deren Erfahrungen sie befähigen werden, zu erklären, dass sie das obgedachte Mehrrisiko für Integralbezahlung auf 50 Dampfer nicht über Fcs. 100,000 anschlagen, ja dass sie gern bereit wären, jenes Risiko um diesen Preis rückzuversichern und dabei wahrscheinlich noch Fcs. 40—70,000 gewinnen würden. Und doch schätzen die Gegner des Integralbezahlungssystems dieses Risiko so hoch, dass sie demselben ca. 6 pCt. der Gesammtprämie opfern (im vorliegenden Falle)! Kann man ärger gegen sein eigenes Interesse fehlen? Ich glaube kaum, und wenn es nicht unehrerbietig wäre, würde ich eine solche Praxis mit dem Gebahren des Strausses vergleichen, welcher seinen Kopf bei der Verfolgung in den Sand steckt in der Meinung, seine Feinde sähen ihn dann nicht.

Solche Versicherer sollten Freunde der Statistik sein, welche ihnen besser, als jedes andere Mittel, die Verluste klarlegen würde, welche sie sich selbst verursachen durch ein überlebtes System. Es ist wirklich staunenswerth, dass anno 1873 von einer Versammlung aufgeklärter, französischer Seeversicherer bei Feststellung einer neuen Waarenpolice von dem althergebrachten Gebrauche der blossen Ueberschusszahlung nicht abgegangen werden wollte, und dass die Zähigkeit und Ausdauer so weit getrieben wurde, noch Franchisenabzüge von 10—15 pCt. festzu-

setzen. Wohl hat es in jenen Versammlungen nicht an einsichtigen Männern gefehlt, welche mit Begeisterung und Eifer eine Abänderung dieser Mittelalterstücke befürworteten; sie wurden aber bei der Abstimmung überstimmt, und das Neue ward einstweilen noch verworfen, trotzdem die Pariser Versicherer (und theilweise auch andere französische Plätze) bei Exportwaaren die Integralbezahlung schon seit längerer Zeit als unabweisbares Bedürfniss zugestanden haben und für Importe tagtäglich durch Abweichungen von ihren Policen einräumen. Sie werden trotz ihres Widerstandes von dem gewaltigen Strome der Concurrenz mitgerissen, und würde dies noch viel mehr der Fall sein, wenn die Kaufleute, Banquiers etc. Zeit und Musse hätten, die Bedingungen der verschiedenen Plätze zu studiren und sich dann nach ihrer Convenienz zu richten. Ich will bei dieser Gelegenheit nicht vergessen, darauf hinzuweisen, was einer der gewiegtesten und bewährtesten französischen Versicherer, Herr A. de Courcy, gerade bei Anlass der Besprechung der neuesten französischen Waarenpolice schreibt,*) soweit dies die Franchisen-Verhältnisse betrifft, welche im Art. 11 jener Police festgesetzt sind. In Kürze will ich auch die Hauptpunkte der angezogenen Stellen mittheilen, soweit dies nicht eine Wiederholung von schon Gesagtem in sich schliesst.

Nachdem der besagte Autor mit Bezug auf die

---

*) Commentaire des polices françaises par Alfred de Courcy. Paris 1874. chez Armand Anger 48 Rue Laffitte (pag. 280/294).

Franchisen-Abzüge ungefähr die nämliche Ansicht entwickelt hat, wie die meinige, oben entwickelte, wobei er scharf zwischen Export- und Import-Artikeln unterscheidet und für Erstere niedrigere Franchisen und deren Integralbezahlung verlangt, spricht er sich bezüglich der Einfuhrwaaren ungefähr folgendermassen aus:

„Betreffs der Colonialgüter, welche den Hauptbestandtheil unserer Einfuhren bilden, frappirt mich der Umstand, dass sie auf der Reise fast immer eine kleine Veränderung ihres Zustandes, einen Abfall oder Gewichtsverminderung erleiden, selbst wenn die Ueberfahrt ohne irgend welchen Unfall ablief. Das Abgangsgewicht wird fast nie mit dem Ankunftsgewicht stimmen; es wird entweder durch Verdünstung, Schweissen, Auslaufen oder andern Verlustursachen, welche Folgen der Instandhaltung der Ladung oder von Klima-Unterschieden sind, vermindert, oder aber durch Aufsaugen von Feuchtigkeit vermehrt. Auch wird man fast immer leichte Partialhaverie bei in der Nähe der Pumpen, im untersten Schiffsraume oder nahe an den Schiffsluken lagernden Waaren constatiren, wie dies ein Jeder beobachten kann, welcher der Ausladung eines Schiffes beiwohnt und dasselbe untersucht, bevor es gereinigt wird. Die Importwaaren sind gewöhnlich nur von leichten Umhüllungen umgeben, welche nicht zu ihrem Schutze, sondern nur zum Zusammenhalten der Waare dienen können und sollen. Man wird daher die Emballage gewöhnlich in sehr schlechtem Zustande finden, Säcke und Ballen verlöchert und zerrissen und deren Inhalt

theilweise auf dem Boden, dem Ausladeplatz oder dem Schiffe zurücklassend, Fässer und Säcke mit Zucker ganz schweissend und den Syrup den Schiffsseiten, wo sie zufällig lagern, mittheilend. Den Kehrwischen bleibt im Schiffe und am Ausladeplatz die Beendigung der Entladung überlassen, und wer die besonderen Verhältnisse nicht kennt, wird die ganze Ladung als stark beschädigt ansehen. Dem ist aber nicht so; sie ist in gutem Zustande und solche Reiseabfälle hat der Kaufmann vorausgesehen.

Wenn nun bei einer normalen Reise diese Abfälle 3 pCt. betragen, bei einer etwas bewegteren Ueberfahrt aber 7 pCt. ausmachen, so ist es klar, dass die wirkliche Beschädigung 4 pCt. oder den Ueberschuss von 3 pCt. beträgt. Da nur die Folgen von See-Unfällen zu Lasten der Versicherer sein sollen, so folgt daraus klar, dass bei Integralbezahlung der Haverie 3 pCt. gewöhnlicher Verderb mitbezahlt wird, was augenscheinlich nicht billig ist. Das englische System ist folglich hier, so vorzüglich es für die Exportwaaren ist, fehlerhaft für die Einfuhrartikel; damit aber das französische System rationell sei, muss in solchen Fällen die Franchise der Ausdruck des gewöhnlichen Verderbs auf der Reise sein und denselben nicht übersteigen. Man müsste diese Franchisen nach den verschiedenen Waaren und den damit gemachten Erfahrungen feststellen, sie sogar ein wenig höher fixiren, damit die Kaufleute alles Interesse an einer guten Auswahl der Verpackung und Behandlung der Waare haben. So würde man zu Franchisen von 1/2, 1, 2, im höchsten Falle 5 pCt.

kommen, welche für Dampferreisen, ihrer Kürze wegen, noch vermindert werden könnten. Diese Befreiungsprocente wären natürlich immer abzuziehen, der Ueberschuss aber als Haverie zu betrachten und zu bezahlen."

Schliesslich erwähnt Herr de Courcy noch, dass dieser Gebrauch schon für viele Kaffee- und Zuckerladungen zu gegenseitiger Befriedigung der Betheiligten gehandhabt werde, und dass daher diese Idee entschieden die Verallgemeinerung verdiene. Jeder einsichtige Versicherer wird nicht umhin können, ihm beizustimmen, und sollte es daher kaum schwer fallen, diese Auffassung, auf einem allgemeinen Congress von Assecuranzmännern vorgetragen und gebührend entwickelt, durchzuführen und in die Praxis zu übersetzen. Diese Hoffnung wage ich auch für die Annahme der Integralbezahlung der Partialhaverie bei Erreichung der Franchise für alle Exportwaaren, welche keinem natürlichen Calo unterworfen sind, sowie für diejenigen Importartikel auszusprechen, welche dieses Vortheiles theilhaftig gemacht werden können, wie Seide, Indigo, trockene Häute etc. Ist dieses Ziel erreicht, dann bin ich guter Hoffnung für eine weitere Verständigung betreffs einer einheitlichen Police; denn dann wird der Stein in's Rollen gerathen und hoffentlich nicht mehr stecken bleiben.

Es ist nicht gerade nöthig, obige Vorschläge für die Cascopolicen noch getrennt zu behandeln; einestheils, weil ich oben schon ein diesbezügliches Beispiel angeführt habe, das Beweiskraft haben sollte, anderntheils, weil der Grundsatz ja in allen Fällen derselbe bleibt.

Anlässlich sei noch bemerkt, dass ausser in Frankreich hauptsächlich auch in Italien, Triest, dem Orient, Spanien und seinen Colonien oder hauptsächlich von Spaniern und Italienern bewohnten Handelsplätzen (Buenos-Ayres, Montevideo etc.) der Abzug der Franchise in Haveriefällen üblich ist, und ist er dort natürlich nicht minder ungerechtfertigt, als in Frankreich.

Ebensowenig ist der Abzug von 3, 4—4½ pCt. zu rechtfertigen, welchen die lateinischen Policen im Allgemeinen bis vor wenigen Jahren bei Totalverlusten bedangen. Erst im Jahre 1873 verstanden sich die französischen Versicherer dazu, den Totalverlust mit 100 pCt. zu bezahlen, während man jetzt noch in Italien fast ausnahmslos nur 95½ oder 96 pCt. vergütet. Womit diese Versicherer einen solchen Abzug rechtfertigen können, wissen sie wahrscheinlich selbst nicht, und es ist mir rein unmöglich, einen stichhaltigen Grund dafür anzugeben. Jene Versicherer sind denn wirklich auch recht oft im Falle, von ihren Policeconditionen abweichen zu müssen, wenn anders sie nicht die Versicherungen verlieren wollen. Die Zerstörung dieses Zopfendes dürfte denn wohl auch Hand in Hand mit der Lösung der Franchisen - Abzugfrage gehen und keine grossen Verdauungsschmerzen verursachen.

Bekanntlich sind für die verschiedenen Waaren auch fast überall Franchisentabellen aufgestellt, welche oft von einem Platze zum anderen erheblich abweichen, im Ganzen aber doch ziemlich übereinstimmend behandelt werden, wenigstens findet man oft Ueber-

einstimmung zwischen 2, 3 und mehr Plätzen für diese oder jene Waare oder Gattung von Gütern. Die Höhe dieser Franchisen richtet sich oft auch nach Lokalgebräuchen, nach den Transportmitteln, meistens indessen nach den Erfahrungen, welche die Versicherer mit den betreffenden Gütern machten. In wiefern nun aber hierüber eine Einigung erzielbar wäre, das hängt sehr vom guten Willen der Versicherer ab. Wohl ist ein Wetteifer unter den einzelnen Nationen vorhanden, um nicht hinter den anderen zurückzubleiben; aber es ist klar, dass man sich nur bei dringendem Bedürfniss und bei seltenen Anlässen daran macht, die Policen oder die Franchisen - Bestimmungen abzuändern. Kann man sich hierüber auf einem allgemeinen Congresse einigen, so wäre ein solcher Anlass geboten. Die Versicherer sind im Allgemeinen darüber einig, welche Artikel nur f. v. B. a., welche mit 3, 5 und 10 pCt. Franchise versichert werden sollen. Wenn nun dieser oder jener Platz durchaus Etwas Eigenes haben wollte oder müsste, wenn da oder dort sogenannte berechtigte Eigenthümlichkeiten wirklich als nöthig oder unabweisbar gefunden werden sollten, so wird man sich hoffentlich hierüber in irgend einer Weise verständigen können.

Vor Allem sind in letzterer Beziehung genaue und klare Franchisen - Bestimmungen nöthig und dieser hochwichtige Punkt genau zu regeln, damit man nicht eine Bedingung habe, wie das sogenannte englische Memorandum, welches zwar allerdings kurz und bündig ist, aber tagtäglich umgangen werden

muss, weil zu viele Ausnahmen von demselben nöthig werden; denn trotz des Memorandums versichert der Engländer z. B. Käse, Bettfedern, Strohhüte, Kerzen fast nie mit einer Franchise von 3 pCt., sondern gewöhnlich nur f. v. B. a. — Die continentale Methode der Franchisentabellen, in welchen die Befreiungsprocente artikelweise genau festgesetzt sind, ist jenem Modus weit vorzuziehen, weil man dabei weiss, woran man sich zu halten hat, welches der Platzgebrauch ist. Allerdings wird man einen wagelustigen Versicherer nicht hindern können, Zucker in Säcken von Holland nach Italien per Dampfer mit einer geringen Franchise gegen 6—7 pCt. Prämie zu versichern, selbst wenn man allgemein beschliessen würde, diesen Artikel für jene Bestimmung nur f. v. B. a. zu versichern. Man kann natürlich den Betrieb der Geschäfte nicht so einschränken, dass man absolute Verbote macht; solche Ausnahmen wird es immer und zu allen Zeiten geben; aber sie werden der Gesammtheit keinen Schaden bereiten und eben immer nur Ausnahmen bleiben. Wirklichen Bedürfnissen des Handels werden die Versicherer ohne Zweifel immer Gehör schenken und nöthigenfalls Abänderungen treffen, und habe ich dieserhalb keine Besorgniss.

Ich wünsche schliesslich von Herzen, den oben gerügten Unterschieden zwischen lateinischen und germanischen Policen ein baldiges Ende voraussagen zu können, welches den Sieg der liberaleren Ideen verkünden müsste. Was sich den heutigen Verhältnissen nicht mehr anpasst, muss denselben als Opfer fallen. Die Macht der Verhältnisse ist grösser, als diejenige

der Menschen, und treibt die Erstere auch zu den von mir empfohlenen Schritten. Möge bei neuen Bestimmungen hauptsächlich die Klarheit nicht fehlen, welche jetzt an so manchen Orten noch mangelt, was eine fruchtbare Pandorabüchse von Processen aus einem Instrument, der Police, macht, welches nur Einer Deutung fähig sein sollte, und, um wirksam zu sein, gerade jeder Zweideutigkeit baar sein muss.

Ich komme zum 4. Hauptpunkt, der Avarie grosse oder grossen Haverie. Ueber das Princip, was als solche zu betrachten sei, sind fast alle Nationen einig, nur in der Anwendung weichen sie von einander ab. Alle betrachten die dem Schiff oder der Ladung vorsätzlich, zur Rettung von Schiff und Ladung, zugefügten Schäden oder Opfer als in grosse Haverie gehörig; indessen ist man nicht immer einig, welche Opfer oder Auslagen als solche zu betrachten sind. Nicht nur herrscht in dieser Hinsicht eine Meinungsverschiedenheit von Platz zu Platz, sondern sogar auf einem und demselben Platze sind die Dispacheurs uneinig, was in grosser Haverie regulirt werden könne und was nicht. Beweis dafür ist ein im December 1874 im Court of Queen's Bench entschiedener Process: Achard v. Ring, welchem in Kürze folgende Thatsachen zu Grunde liegen: Achard, Kläger, hatte das Schiff des Beklagten gefrachtet, um eine Ladung Reis von Indien nach London zu bringen. Dasselbe war schon in der Themse angekommen und ca. zur Hälfte entlöscht, als an Bord Feuer ausbrach, welches nur durch Ingrundbohrung des Schiffes gelöscht werden konnte. Welcher con-

tinentale Versicherer und Dispacheurs würde bezweifeln, dass das Versenken vorsätzlich und zur Rettung von Schiff und Ladung vorgenommen wurde? Nicht so in London, wo eine Anzahl der ersten Dispacheur vor Gericht aussagten, dass es nicht gebräuchlich sei, in solchen Fällen den der Ladung zugefügten Schaden in grosser Haverei zu liquidiren, wogegen allerdings eine Anzahl ebenso respectable Dispacheurs und Versicherer das Gegentheil bezeugten, und der Richter bemerkte, dass er keinen Unterschied zu sehen vermöge zwischen dem Begiessen mit Wasser und dem vorsätzlichen Versenken behufs Löschung des Feuers. Das Gericht entschied denn auch wirklich, dass die Reclamation für den dem Reis durch das Versenken zugefügten Schaden in grosser Haverei zu reguliren sei.

Fernere Meinungsverschiedenheiten sind vorhanden über die Vertheilung der verschiedenen Spesen für Ein- und Ausladen bei gezwungenem Anlaufen eines Nothhafens und Entlöschung daselbst behufs Reparatur, Zurechtstauen der Ladung etc., indem an vielen Orten ein Theil der Aus- und Einladespesen, sowie etwaige Magazinmiethe ausschliesslich oder theilweise der Ladung oder der Fracht belastet und nicht in Haverie grosse zugelassen werden, während an anderen Orten wieder alle diese Spesen auf Letztere vertheilt werden.

Dann sind verschiedene Gebräuche vorhanden betreffs der Contribution zur grossen Haverei. Ueberall trägt die Ladung mit ihrem vollen Werthe bei; nicht so aber das Schiff und die Fracht, welche — haupt-

sächlich letztere — bald voll, bald mit $^{4}/_{5}$, $^{2}/_{3}$ oder auch nur der Hälfte ihres Werthes beitragspflichtig sind, je nach dem Lande, in welchem die Regulirung vorgenommen wird. Da diese fast immer am Endpunkte der Reise stattfindet, so kann ein Schiffer in dieser Beziehung das Angenehme dieser Mannigfaltigkeit oft zur Genüge kennen lernen. Die Versicherer sind meistens so geduldig, sich allen diesen verschiedenen Reglementen zu unterwerfen; jedoch wahrscheinlich nicht, ohne den Wunsch zu haben, dass auch hierin eines Tages noch übereinstimmende Ansichten geltend werden möchten.

Es ist mir rein unmöglich gewesen, einen guten Grund dafür zu finden, warum das Schiff und die Fracht nicht mit dem ganzen Betrage an der grossen Haverei theilnehmen sollten. Wenn z. B. behufs Rettung von Schiff und Ladung vor bevorstehendem Schiffbruch ein Theil der Ladung über Bord geworfen wird, damit sich das Schiff wieder besser aufrichte, und wenn es dadurch dann schliesslich glücklich im Hafen ankommt, so scheint es mir nur gerecht und billig, dass dasselbe und die Fracht den gleichen Antheil an dem Wiedergutmachen des angerichteten Schadens oder Verlustes nehmen, wie die Ladung, denn das Opfer hat ihnen eben so sehr genützt, wie Letzterer. Ich möchte sogar behaupten, dass es unbillig ist, Schiff und Fracht weniger zu belasten, weil der Grund der Bedrängniss des Schiffes in obigem Falle z. B. gewöhnlich nicht in der Ladung zu suchen ist, sondern in der Ueberladung, in dem Geizen nach Erzielung einer möglichst grossen Fracht,

in anderen Fällen durch schlechte Stauung, ungenügende Holzgarnirung, oder was dergleichen Ursachen mehr sind. Ein Schiff wird gewöhnlich über seine registrirte Tragfähigkeit hinausladen, sei es im Gewicht — bei schweren Gütern, wie Kohlen, Erze etc. —, sei es in Cubikinhalt — bei leichten Artikeln, wie Seegras, Holzkohlen, Holz etc., wo gewöhnlich noch auf Deck geladen und dadurch oft auch der Schwerpunkt des Schiffes in gefährlicher Weise verändert wird. — Das geschieht aber doch lediglich im Interesse des Rheders, der mit seinem Fahrzeug möglichst schnell und viel verdienen will, gleichviel, ob dadurch die Ladung gefährdet werde oder nicht. Bei einem einbrechenden Sturme findet dann der Kapitain natürlich, dass das Schiff schwer im Wasser liegt und sich nicht gehörig aufrichtet, oder dass die Deckladung die Manövrirfähigkeit desselben sehr beeinträchtigt. In beiden Fällen wird er einen Theil der Ladung zum Opfer bringen müssen, damit er nicht Schiffbruch leide. Wem musste also das Opfer gebracht werden? Lediglich der Habgier des Rheders, weshalb es mehr als billig ist, dass Schiff und Fracht mindestens mit dem vollen Werthe an der grossen Haverei theilnehmen.

Hätte nicht in dem bereits erwähnten Falle von Achard v. Ring das Schiff verbrennen müssen, wenn man die Reisladung geschont hätte? Durch das Versenken des Schiffes wurde dieses gerettet, der Reis aber schwer beschädigt, viel schwerer, als das Fahrzeug, welches wenig litt und leicht wieder zu heben war. Wenn jener Fall aber, statt in London, in

Italien passirt wäre, so hätten Schiff und Fracht nur mit der Hälfte ihres Werthes beigetragen, was doch offenbar ganz ungerecht gewesen wäre; denn während durch das Versenken diese gerettet wurden, sank der Werth des Reises durch diese Procedur fast auf Null herab.

So gerne ich noch weiter in Einzelnheiten über die verschiedenen besprochenen Hauptpunkte mit den grossen Unterschieden von Land zu Land eintreten möchte, so muss ich dies doch dem gütigen Leser überlassen, welcher — als Fachmann — die Unannehmlichkeiten und Tragweite dieser Uebelstände genügend kennt und empfindet. Es möge mir daher genügen, diese grössten Brocken in der Suppe ein wenig herumgerührt und an die Oberfläche befördert zu haben. An den Fachmännern, hauptsächlich an den Versicherern, liegt es, eine Abänderung zu treffen und sich ihr Gewerbe zu erleichtern, sowie auch in manchen Punkten Gerechtigkeit zu üben und Bedürfnissen abzuhelfen.

Ich will indessen diesen Abschnitt nicht schliessen, ohne noch einige wenige allgemeine Bemerkungen zu machen.

Seit Jahren hatte der Handelsstand das Bedürfniss, sich durch sogenannte offene oder General-Policen, auch Abonnements-Policen genannt, auf eine bestimmte Zeit oder für eine gewisse Höhe der Abladungen, besonders bei Bezügen, im Voraus zu decken, weil die Nachricht von einem Unfalle schon mit oder vor dem Empfange einer Versandtsanzeige kommen konnte und auch oft kam. Die Versicherer machten in die-

ser Hinsicht grosse Zugeständnisse und entsprachen einer dringenden Nothwendigkeit; machten aber damit allerlei Erfahrungen, angenehme und unangenehme. Oft erzeugte das Bewusstsein, im Vornhinein versichert und garantirt zu sein, aber auch Ungenauigkeit oder Nachlässigkeit der Versicherten oder ihrer Angestellten, selbst auch Unkenntniss der betreffenden Bedingungen, geradezu Unterlassungen von Verladungsanzeigen oder Verspätungen derselben, welche meistens für beide Theile nachtheilige Folgen hatten. Nachdem ein Dampfer, der mit dem Avis auch die Waare selbst brachte, glücklich angekommen ist, musste eben die Versicherung dennoch gehörig angezeigt werden, gerade wie der Versicherer haftbar gewesen wäre, wenn die Güter den Bestimmungsort nicht erreicht hätten. Gegen diese Regel wurde gewiss schon viel gesündigt, wie ich hoffe, unwissentlich, nicht mit Absicht; dennoch scheint es bei den jetzigen telegraphischen Verbindungen über die ganze civilisirte Welt fast unumgänglich nöthig, hierin eine Abänderung zu treffen, und die Versicherer besser unterrichtet zu halten, damit sie ihr Aliment kennen können, bevor sie die Nachricht von der Ankunft oder von einem Unglück kennen. Diese Nothwendigkeit stellt sich immer dringender auf, weil die Dampfer oft ungeheure Werthe bringen, welche meistens auf wenigen Plätzen versichert sind, eine Rückversicherung im Vornhinein und folgerichtige Vertheilung aber je länger je schwieriger wird, und jetzt schon Rückversicherer zwar solche Risiken annehmen, aber nur unter der Bedin-

gung, dass kein Storno stattfinde und so lange als keine Unfallsnachricht über den betreffenden Dampfer bekannt ist. Wie will aber der erste Versicherer sein Aliment auf einen Dampfer im Voraus kennen, wenn er die Anmeldungen desselben erst nach seiner Ankunft oder Untergang erhalten kann? Auf's Gerathewohl rückzuversichern, ist für ihn zu ungewiss und unsicher, abgesehen davon, dass er allenfalls in seinen Erwartungen von Aliment getäuscht werden kann und auch immer im Voraus an alle kommenden Dampfer der verschiedenen Linien denken müsste. Es wird daher je länger, je dringender nöthig werden, nicht nur bei diesen offenen Policen strenger zu sein, sondern von allen grösseren Abladungen telegraphische Anzeige bei der Verladung zu verlangen. Die Spesen solcher telegraphischen Anzeigen werden allerdings nicht unbedeutend sein, aber sie sind das einzige Mittel, dem Uebelstande abzuhelfen. Man wird auch hierin den billigsten Weg bald herausfinden, wie z. B. durch Annahme eines Abkürzungssystems für gewisse Sätze und Anzeigen — wie deren schon existiren —, durch telegraphische Anzeige der Schiffsmanifeste, was die Benachrichtigung einer jeden einzelnen Firma erspart, dagegen nicht so sicher ist. Für kleinere Posten könnte man ja immerhin den jetzigen Modus bestehen lassen, wenngleich dadurch ein Theil der Inconvenienz mitbestehen bleibt. Es dürfte wenige Versicherer geben, welche über das Bedürfniss betreffs Abhilfe über obigen Punkt nicht mit mir übereinstimmen, wenn auch Einzelne mit besseren Vorschlägen auftreten könnten, was jeden-

falls der Sache nur dienlich sein wird. Keinenfalls aber würde eine derartige Massregel durchgeführt werden können, wenn die Versicherer nicht insgesammt und gleichzeitig in gleichartigem Sinne vorgehen. Geschieht dies aber, so dürften auch keine grossen Schwierigkeiten der Ausführung im Wege stehen, und die Versicherer wären der Verwirklichung eines ihrer Wünsche näher gerückt.

Eine Folge der Einigung bezüglich der Versicherungsbedingungen wäre auch eine Verständigung betreffs der Prämien-Tarife. Obwol für erfahrene Versicherer ein und dasselbe Risiko, je nach der Qualität des Schiffes und dem Vertrauen, das sie in den Versicherten setzen, einen Prämienunterschied von hundert und mehr Procent verdient, so ist es doch unmöglich, hiefür bestimmte Normen aufzustellen, die durchaus mustergiltig wären. Man muss sich damit begnügen, Minimaltarife aufzustellen, unter die nicht gegangen werden soll, wol aber bei Gutfinden über dieselben. Solche Minimaltarife aber sind leicht zu vereinbaren (sobald die Versicherungsbedingungen überall die gleichen sind) und deren Anwendung, wenngleich nicht leicht bindend zu erklären, doch immerhin insofern sicher ausführbar, als die guten Gesellschaften sich an das von ihnen selbst Festgesetzte halten werden, wodurch auch die anderen Versicherer fast gegen ihren Willen nachgezogen werden. Die vielen Verluste der letzten Jahre haben starken Effect gehabt, und es ist geradezu erstaunlich, die Wirkungen zu betrachten. Eine Gesellschaft nach der andern hat entweder sich von diesen oder

jenen Ländern zurückgezogen, die Seeversicherung ganz aufgegeben, oder ist zur Liquidation oder zum Concurs gezwungen worden. Was Wunder, wenn die übrig Gebliebenen viel strenger und wählerischer geworden sind? Ich zweifle keinen Augenblick daran, dass es für die Uebrigen eine Existenzfrage ist, die Geschäfte rationell zu betreiben, um nicht dasselbe Loos zu theilen und vermuthe daher wol mit Recht, dass die Uebereinkunft betreffs Minimal-Prämientarife einen günstigen Boden finden werde, um so mehr, als ja dadurch nicht eine Beschränkung betreffs der Prämienforderung eintritt, sondern ein jeder Versicherer, je nach den vorliegenden Verhältnissen, mehr fordern kann. Solche Tarife könnten auch von Zeit zu Zeit etwaigen veränderten Bedürfnissen angepasst werden, sei es durch Erhöhung, sei es durch Erniedrigung der Sätze. Die Versicherer werden im Allgemeinen auch viel bestimmter auf den Prämiensätzen bestehen, sobald sie sicher sind, dass andere Collegen dasselbe thun. Schon an verschiedenen Orten hat man sich, um der endlosen Prämienverwirrung und Reduction ein Ziel zu setzen, veranlasst gesehen, solche Minimaltarife aufzustellen, so in Bremen, Paris, Havre, Marseille etc., und soviel man bis jetzt hört, hat sich diese Einrichtung bewährt, und würde sie sich noch in viel höherem Masse bewähren, wenn überall die gleiche Massregel und gleichförmige Versicherungsbedingungen eingeführt würden.

Das Gleiche lässt sich von der Einkassirung der Prämien sagen, in welcher Hinsicht auf manchen

Plätzen geradezu eine scandalöse Ordnung resp. Unordnung herrscht. In dieser Beziehung steht wol Marseille obenan, wo die Prämienkassen oft Jahre lang nicht gemacht werden können. In Livorno ist es Platzgebrauch, dieselben immer erst am Ende eines jeden Jahres zu machen, d. h. einige Monate nach Ablauf des Jahres werden die vorjährigen Prämien regulirt. In Paris giebt man Credit bis 9 und 11 Monate, in Genua bezahlt man angeblich vierteljährlich, in der That aber, wann es den Versicherten beliebt; ähnlich ist es in Belgien und Holland, wenngleich dort etwas mehr Regelmässigkeit herrscht. Relativ am pünktlichsten zahlt man noch in England, wo eigentlich sofortige Baarzahlung Bedingung ist, aber gewöhnlich in Monatsrechnungen ausartet. Ueberall aber finden wir Eine Thatsache, ob die Versicherten pünktlich zahlen oder nicht, nämlich die, dass die Versicherer gehalten sind, die Schäden ohne Verzug zu bezahlen. Dies möchte ich auch in Zukunft nicht anders sehen; denn es ist dies heutzutage eine Nothwendigkeit für den Handelsstand, welcher schnell wieder zu neuen Operationen schreiten muss und will; dagegen wäre es auf der anderen Seite gewiss mehr als billig, dass auch die Versicherten ihre Prämien allmonatlich regulirten, und dass eine Police keine Giltigkeit mehr hätte, wenn deren Prämie dem Versicherer nicht vor Beginn eines neuen Monats bezahlt worden ist. Wolverstanden genügt es nicht, dem Sensale (Makler) den Betrag zu überreichen, sondern die Bezahlung muss innerhalb Monatsfrist an den Versicherer geleistet werden.

Aehnlich, wie mit der Prämienbezahlung, verhält es sich mit den Rabatten und den Maklergebühren. In Hamburg und Bremen ist ein Rabatt von 10 bis 15 pCt. gang und gäbe; in England bekanntlich derjenige von 10 pCt. fix, in Marseille ebenso 5 pCt., während dagegen z. B. in Paris, Belgien und Holland kein Rabatt gewährt wird. Beim Feststellen der Prämien wird an diesen Abzug oft nicht genügend gedacht, obschon die Höhe desselben bedeutend genug ist, um in Betracht gezogen zu werden. Schon oft hat man in England den Vorschlag gemacht, den Rabatt von 10 pCt. abzuschaffen; aber so schwer ist das Ausrotten eingewurzelter Sitten und Gebräuche, dass es eines Aufraffens der gesammten Versicherungs-Gesellschaften der betreffenden Plätze bedürfen wird, um zum Ziele zu gelangen. In dieser Hinsicht mag nicht unerwähnt bleiben, dass die in Bremen arbeitenden Gesellschaften dies im Jahre 1874 thaten und die übermässige Rabattgewährung theilweise abschafften, ein Beweis, dass durch das Aufraffen der Gesammtheit und durch ein einheitliches Vorgehen solche Uebel besiegt werden können.

Und die Maklergebühren, wie verschieden sind sie nicht von einem Platze zum andern! In London, einer der theuersten Städte, soweit dies die Lebensbedürfnisse anbelangt, ist diese Gebühr nur 5 pCt., in Paris $7^1/_2$ pCt., in Hamburg durchschnittlich eben so viel, dagegen in Antwerpen und Holland oft 15 bis 25, ja bis 33 pCt. So zahlt man in Antwerpen bei einer Prämie von $^1/_2$ pCt. an Maklergebühr $^1/_7$ pCt. und bei $1^1/_8$ pCt. = $^1/_6$ pCt., in Holland bei $1^1/_8$ pCt.

= $^1/_4$ pCt. Gebühr, bei einer Prämie von $^3/_8$ pCt. aber $^1/_8$ pCt. Dass sich solche Zustände bis heute erhalten haben, ist wahrlich staunenswerth; dass sie aber durch eine gemeinsame Action der Versicherer nicht hinweggefegt würden, möchte ich sehr bezweifeln. An diesen liegt es daher, ihr eigenes Interesse zu wahren und zu beschützen, und in keiner Weise kann dies besser geschehen, als indem sie sich vereinigen und gemeinsam vorgehen.

II.
Haverie-Regulirungen.

Von dem Augenblick an, wo man mit Bezug auf Versicherungs-Bedingungen und Franchisen den Versicherten alle möglichen Zugeständnisse macht, wird es für den Versicherer doppelt nothwendig, sein Interesse nach allen Seiten hin so zu schützen, dass er dadurch keine solche Einbussen erleidet und schlechte Erfahrungen macht, die ihm entweder die gemachten Zugeständnisse verleiden, oder aber ihn zu starken Prämien-Erhöhungen oder Risiken-Ausschliessungen veranlassen. Ich fürchte durchaus nicht, dass sich nicht Stimmen genug erheben werden, um sein Interesse wahrzunehmen; dennoch möchte ich hier noch

einen Punkt berühren, den Herr L. Fouzès in einem längeren, von grossem Studium des Gegenstandes zeugenden Artikel im Bulletin des Assureurs maritimes No. 10 (vom Bureau Veritas publicirt) besprochen hat. Um mich verständlich zu machen und zugleich das ungelöst Gelassene jenes Artikels nachzuholen, muss ich mir erlauben, denselben in gedrängter Kürze theilweise wörtlich zu citiren.

Nachdem Herr Fouzès constatirt hat, dass bei Exportwaaren die Partialhaverien in erschreckender Weise gestiegen sind und Beschädigungen von 40 bis 80 pCt. zum Vorschein kamen, trotzdem die Schiffe, meistens Dampfer, auf ihrer Ueberfahrt frei blieben von jedem bemerkenswerthen Unfall, glaubt er, diese bedeutende Steigerung der gegenwärtig üblichen Regulirungs-Methode für solche Beschädigungen zuschreiben zu müssen, welche dem Versicherten erlaubt, in ganz kurzer Zeit erhebliche Gewinne zu erzielen. Als Beweis führt er an:

1 Kiste Manufacturwaaren, welche sammt Spesen bis Montevideo Fcs. 1000. kostete und für Fcs. 1100. versichert ist, langt dort beschädigt an. Die vom Consul ernannten Sachverständigen schätzen die Waare im gesunden Zustande auf . . . Fcs. 1800.
und empfehlen den Verkauf in Auction
zur Ermittelung des wirklichen Werthes.
Der Erlös soll betragen . . . . . . „ 900.
und der Schaden somit . . . . . . Fcs. 900.
oder 50 pCt., was auf die Versicherungssumme von Fcs. 1100. macht Fcs. 550, welche der Versicherer ersetzt, abgesehen von Verkaufsspesen und Expertisekosten, welche zwar auch zu seinen Lasten, aber

immerhin nur als Ersatz von durch den Versicherten wirklich verausgabten Summen zu betrachten sind.

Der Versicherte erhält demnach: durch

den Verkauf	Fcs.	900.
von den Versicherern	„	550.
zusammen . .	Fcs.	1450.
weniger: für Zoll ausgelegte (beispielsweise)	„	200.
	Fcs.	1250.
Die beschädigte Kiste kostete ihn aber nur	„	1000.
Nettogewinn 25 pCt. oder	Fcs.	250.

Es ist diese Regulirung auf Grundlage des Werthes im gesunden Zustande am Bestimmungsorte, welche von Herrn F. angegriffen wird, weil dieselbe fast immer die Versicherten ungebührend begünstigt und so gleichsam zur Constatirung von Partialhaverien aufmuntert, selbst wenn keine vorhanden sind. Dass dies in manchen Häfen ein leichtes ist, wissen die Versicherer nur zu gut, und so kann man, da das Uebel unzweifelhaft existirt und um sich greift, nur wünschen, dass ein Mittel gefunden werde, dieselben besser zu schützen, da es ihnen nicht möglich ist, sich gegen solche unberechenbare, nicht von der Unbill der See verursachte Schäden durch hohe Prämien zu sichern, weil eben diese Prämien gar zu hoch sein müssten, um noch annehmbar zu sein, und das Risiko einer Wettversicherung ähnlich sähe. Nichts ist aber mehr dem Charakter der Versicherung widersprechend, als die Wetten, welche einer sicheren Grundlage entbehren. Die von Herrn F. eventuell in Aussicht genommene Versicherung mit der Klausel „frei von Beschädigung ausser“ wäre wohl nur thunlich, wenn es zum Aeussersten käme und kein anderes Mittel

mehr erfindlich wäre, wie z. B. die französischen Versicherer dies für Schuhwerk und Kerzen gemacht haben, welche sie nur noch „f. v. B. a.“ versichern.

Die Haverie-Regulirung auf Grundlage des Werths im gesunden Zustande im Verhältniss zu demjenigen im beschädigten Zustande oder dem Erlöse ist dem Versicherer darum so verderblich, weil die Sachverständigen den Werth der Waaren im gesunden Zustande fast immer sehr hoch schätzen, oft auf das Doppelte und mehr des Kostenpreises, und es äusserst selten vorkommt, dass die Schätzung geringer ist, als die ursprünglichen Kosten sammt Spesen. Einen dieser letzteren Fälle führt Herr Fouzès jedoch an, und zwar den folgenden:

10 Ballen englische Baumwollwaaren wurden versichert für	Fcs. 5200.
Deren Werth in gesundem Zustande wurde festgestellt auf	Fcs. 4800.
Der Verkaufserlös war	„ 3840.
Verlust . . .	Fcs. 960.

oder 20 pCt., welche im Verhältnisse der Versicherungssumme von Fcs. 5200. eine Entschädigung von Fcs. 1040. ergaben. Der Versicherte schrieb ihm zurück:

Sie vergüten mir	Fcs. 1040.
Der Verkaufserlös beträgt	„ 3840.
was zusammen macht	Fcs. 4880.
während ich die 10 Ballen versicherte für	„ 5200.
und somit noch einen Verlust habe von	Fcs. 320.
Da ich durch den Verkauf nur	Fcs. 3840.
erhielt, so haben Sie mir noch zu vergüten	„ 1360.
damit ich die von mir versicherte Summe von	Fcs. 5200.

erhalte

Herr Fouzès frägt, ob dieser Versicherte durchaus Recht hatte und bejaht dies. Ich erlaube mir, von dieser Ansicht abzuweichen, und wird selbst Herr F. nach Anhörung meiner Gründe zugeben müssen, dass seine Behauptung eine irrige ist.

Nehmen wir an, dass die obigen 10 Ballen nicht beschädigt angekommen seien und daher im gewöhnlichen Wege verkauft worden wären. Wieviel hätte der betreffende Kaufmann dafür gelöst? Aller Wahrscheinlichkeit nach im höchsten Falle Fcs. 4800, da eben die Waare zur Zeit nicht mehr werth war, sei es, dass übermässiger Vorrath vorhanden, sei es, weil der Artikel dort nicht begehrt war. Und was Wunder, dass für eine nicht ganz gangbare Waare, oder bei der Ueberfüllung des Marktes die Schätzung niedriger ausfällt, als die Versicherungssumme. (Herr F. unterlässt, im vorliegenden Falle den Kostenpreis anzugeben, welcher wahrscheinlich noch immerhin unter dem Schätzungswerthe am Bestimmungsorte war.) Bei gangbaren Baumwollwaaren kann es eben leicht vorkommen, dass die Saison verfehlt oder die Vorräthe zu gross sind, und daher die Schätzung im gesunden Zustande niedriger ausfällt, als die Versicherungssumme, welche gewöhnlich noch einen erhofften Gewinn in sich schliesst, während auch der Nutzen auf solchen Artikeln selten so gross ist, wie dies bei Spiel- und Modewaaren der Fall ist. Es ist daher nichts besonders Auffälliges, dass im vorliegenden Falle die Schätzung niedriger ausfiel, und darf man als gewiss annehmen, dass die Summe von Fcs. 4800. als Höchstbetrag eines allfälligen Verkaufs

angesehen werden muss, weshalb der Kaufmann auf jeden Fall einen Verlust von Fcs. 400. erlitten hätte, der durch die Beschädigung und daherigen Verkauf und Vergütung seitens der Versicherer nach heutigen Grundsätzen sich auf Fcs. 320. verminderte, d. h. um 20 pCt. erniedrigt wurde. Folglich hat der Versicherte selbst in diesem Falle noch, trotz eines scheinbaren Verlustes, durch die Beschädigung gewonnen, nicht nur im ersterwähnten. Das Princip ist sich somit gleich geblieben, und der Versicherte hatte vollständig Unrecht, sich über Benachtheiligung zu beklagen, da er ja im Gegentheil durch die Beschädigung seinen Verlust vermindert sah. —

Wenn nun aber eine Beschädigung der Waare und ein für Rechnung des Versicherers bewerkstelligter Verkauf derselben den Versicherten bei genügender Versicherung in allen Fällen Nutzen bringt, so ist daraus zu entnehmen, dass die Abwickelungsweise solcher Schäden eine unrichtige, unbillige ist. Mit Recht sagt daher Herr Fouzès über dieselbe treffend und wörtlich:

„Wenn man die Sachen mit ihrem richtigen Namen nennen würde, so müsste man ähnliche Verwirrungen vermeiden, wie solche der mich beschäftigende Gegenstand aufweist.

Der öffentliche Verkauf ist in Wirklichkeit nichts Anderes, als ein reiner Abandon der Waaren, und die Regulirung, welche zwischen Versicherer und Versicherten stattfinden sollte, müsste Abandon-Regulirung und nicht Haverie-Regulirung genannt werden.

Die Haverie ist der von der Waare erlittene Schaden, sagt der Art. 397 des Code de Commerce. Die Vergütung der für die Wiedererlangung dieses Schadens ausgelegten Summe erfordert eine Haverieregulirung; aber die durch den Verkauf der Waare erforderliche Abmachung ist nicht mehr eine Haverie-, sondern eine Abandon-Regulirung.

Genau genommen giebt es für Waaren nur seltene Fälle, welche zu einer Haverie-Regulirung Anlass geben, während dies bei Schiffskörper-Versicherungen anders ist. Der Betrag der Auslagen, welcher zur Ausbesserung des erlittenen Schadens dient, rechtfertigt eine Haverie-Regulirung zwischen dem Versicherer und den Versicherten. Ganz gleich ist eine solche auch bei einem Hausgeräthe denkbar, welches beschädigt am Bestimmungsorte anlangt und dort ausgebessert wird; ebenso bei Zeugen, welche man wieder bleichen und appretiren liess. Sollten aber dieses Hausgeräth und diese Stoffe für Rechnung der Versicherer in beschädigtem Zustande verkauft werden, so sollte man nur eine Abandon-Regulirung vornehmen, weil in Wirklichkeit ein Abandon vorliegt. Oder soll der Versicherte denn Etwas für Schäden bezahlen, welche man ja gar nicht ausbesserte? Was daher Anlass zu Haverie-Regulirung giebt, ist das Wiedergutmachen dieser Haverie, und jedes Mal, wo anstatt der Reparatur der Verkauf erfolgt, sollte auch eine Abandon-Regulirung erfolgen.

Diese Begriffe scheinen mir grundsätzliche zu sein, und es wäre gut, wenn die in der Praxis angewandten Benennungen sie nicht verdunkeln würden. Alles

wird vereinfacht, sobald die Sachen in ihrem eigentlichen Lichte betrachtet werden. Da der Verkauf der Waaren ein wirklicher Abandon derselben ist, so brauchte der Versicherer auch nur die versicherte Summe zu bezahlen, während ihm das Ergebniss des Verkaufes zukommt. Da nun in der Regel die Empfänger den Erlös einkassiren, so sollte der Versicherer ihnen den Betrag des Unterschiedes zwischen dem Ergebniss und der Versicherungssumme entrichten.

Diese Regulirungsart ist übrigens nicht neu. Man wendet sie schon im Falle des Verkaufs wegen Beschädigung während der Reise an. Warum? Weil der Versicherte, wie man sagt, seiner Waare verlustig gehe. Zugegeben; aber durch den Verkauf am Bestimmungsorte wird er ebenfalls seiner Waare verlustig. Der einzige Unterschied zwischen den beiden Fällen ist der, dass im ersten dieses Verlustigwerden unfreiwillig, im zweiten aber freiwillig ist. Muss ich etwa bemerken, dass dies am ganzen Verhältnisse nichts ändert? Wenn ein Schiff auf offener See sinkt, so geht er desselben unfreiwilliger Weise verlustig; wird es aber in einem Nothhafen wegen $^3/_4$ seines Werthes erreichender Beschädigung condemnirt, so geht er desselben oft freiwillig verlustig. Dieser Unterschied verhindert keineswegs, dass die Regulirung in einem, wie im anderen Falle, eine Abandon-Regulirung ist.

Ich brauche diesen Punkt wohl nicht weiter auszuführen, da ich für Versicherer schreibe. Ich betrachte es als bewiesen, dass die Schadenabmachung, welche dem Versicherten in Folge des Verkaufes

seiner Waare wegen Beschädigung zukommt, eine Abandon-Regulirung sein muss.

In welchem Falle von Abandon-Regulirung erhält aber der Versicherte je mehr, als er versicherte. Niemals! Deshalb sollte der Empfängnr der beschädigten Waaren auch nur den vollen Versicherungswerth erhalten, wie der Rheder, welcher sein Schiff abandonnirt, nur den vollen Betrag der darauf geschlossenen Versicherung erhält, während der Erlös des abandonnirten Gegenstandes im einen, wie im anderen Falle, Eigenthum des Versicherers wird.

Es ist leicht begreiflich, dass diese Abandon-Regulirung bei Ausfuhr-Artikeln jede Speculation auf die Beschädigungen verhindern würde, jedoch nur unter einer Bedingung, nämlich, dass der Versicherungswerth nicht mehr als 10 pCt. erhofften Gewinn in sich schliessen darf.

Welchen Vortheil erhielte der Empfänger oder der Versicherte, wenn er so viele Colli als möglich für beschädigt ausgäbe? Gar keinen, denn sie würden nur den Versicherungsbetrag erhalten, d. h. den Kostenpreis mit einem Zuschlage, welcher, wie man sagt, nur die Zinsen des ausgelegten Geldes in sich schliesst. Fragt die redlichen Geschäftsleute, ob bei einer solchen Abmachungsweise nicht die ungeheuerlichen Partialhaverien von 75 pCt. und mehr verschwinden würden, von welchen wir gesprochen. Fragt sie ebenfalls, ob die vollständige Bezahlung der Versicherungssumme sie nicht auch ganz entschädigen würde.

Theoretisch ist die Abandon-Regulirung, oder Re-

gulirung des Unterschiedes, die einzig richtige, und practisch bietet sie auch keine Schwierigkeit zur Ausführung dar. —" Soweit Herr Fouzès. —

Diese Abmachungsweise ist gewiss aller Beachtung werth und einleuchtend, wie auch die Gründe dafür durchaus logisch und richtig sind. Sie muss denjenigen Versicherten zusagen, welche an ihren Ver sicherern nicht gewinnen, sondern nur von ihnen entschädigt werden wollen, wenn ihre Waaren wirklich Beschädigungen erlitten haben; den Assecuradeuren aber behagt sie sicherlich in allen Fällen, wo die Waare in gesundem Zustande hoch geschätzt wurde oder trotz der Beschädigung gut verkauft wird.

Wie aber, wenn der zweite, von Hrn. F. berührte Fall eintritt und der Erlös oder die Schätzung im gesunden Zustande zu niedrig ist? Diesen Punkt scheint Hr. F. ganz anders zu beurtheilen, als ich, und mit mir wohl die meisten anderen Versicherer, und vergisst er, dass er in diesem Falle bei seiner Abmachungsart dem Kaufmanne das Risiko des guten oder vielmehr schlechten Geschäftes, ja sogar einer ganz verfehlten Speculation, abnehmen würde. Und welcher Assecuradeur wüsste nicht, wie bei Empfang einer unerwünschten, im Preise gefallenen oder schlecht an den Mann zu bringenden Waare sich bedeutendere oder unbedeutendere Beschädigungen finden lassen, welche den Verkauf jener Waare für Rechnung „wen es angeht" nöthig machen?

Ist nun in solchen Fällen die von Hrn. F. vorgeschlagene Abmachungsart anzuwenden, so wird wohl nur zu oft der Netto-Erlös der Waare ein so trau-

riger sein, dass die Versicherer eine ganz bedeutende Schadenzahlung werden leisten müssen, (Unterschied zwischen Versicherungssumme und Erlös), so dass ihnen diese Methode ganz gewiss nicht wird zusagen können; denn sie würden nicht nur den wirklichen Schaden tragen müssen, sondern auch noch denjenigen der verfehlten Speculation, weil sie ja den Versicherten bis zur Höhe der Versicherungssumme entschädigen müssten. Allerdings würden sie, wenn die Waaren gut verkauft werden, die Unternehmung des Kaufmanns also eine richtige war, dabei im Schadenfalle auch gewinnen und so ein anderes Mal theilweise oder noch mehr entschädigt werden. Brauche ich indessen hervorzuheben, wie hinfällig diese Entgegnung ist, wenn man in Betracht zieht, wie sehr die Verkäufe für Rechnung „wen es angeht“ sich vermindern werden, falls die angezogene Abmachungsweise eingeführt würde? Der gütige Leser wird daher einer solchen Entgegnung nur ein mitleidiges Lächeln gönnen und mir winken, fortzufahren.

Ich suche daher für den Fall einer Beschädigung bei einer „verfehlten“ Waare eine für alle Betheiligten billige und entsprechende Abmachungsweise, und glaube eine solche auch, auf derselben Grundlage fortbauend, finden zu können.

Wie wir gesehen, wird der Versicherte beim Gelingen seines Unternehmens durch die vorgeschlagene Abandonregulirung immerhin ganz genügend entschädigt, verliert also dabei keineswegs, sondern er erhält für sein Geld und seine Mühe noch einen angemessenen Zins, vorausgesetzt, dass er voll ver-

sicherte. That er aber dies nicht, so soll er es beim Versicherungsabschluss anzeigen, damit er mit dem nicht versicherten Antheil an einem allfälligen Erlöse verhältnissmässig theilnehmen kann, was die Versicherer gewiss zugeben würden, da sie Nichts Unbilliges verlangen; keinesfalls aber sollte ihm (dem Versicherten) gestattet sein, nachträglich unvollständige Versicherung vorzuschützen, um noch einen Antheil am Erlöse zu erlangen. Die Unzuträglichkeiten, die sonst entstehen würden, sind zu augenscheinlich, als dass ich ein Wort darüber zu verlieren brauchte.

Wenn nun aber das Geschäft, das Unternehmen des Kaufmanns ein verfehltes war, sei es aus diesem oder jenem der obgenannten Gründe oder aus mehreren zusammen, so kann man doch wahrhaftig dem Versicherer nicht zumuthen, dass er die Folgen dieser unglücklichen Speculation trage, mit welcher ihn nur ein reiner Zufall in Berührung brachte.

Wenn Herrn Fouzès' Abmachungsweise bedingungslos angenommen würde, so würden die Versicherer unfehlbar die Folgen des misslungenen Geschäftes zu tragen haben, was ich an dem zweiten von H. F. angeregten Schadenbeispiel beweisen werde.

10 Ballen Baumwollwaaren, versichert für Frs. 5200, welche Summe also H. F. dem Versicherten im Schadenfalle unter allen Umständen zukommen lassen will, falls ein Verkauf der Waare für Rechnung der Versicherer stattfindet. Die Waare wird am Bestimmungsort im gesunden Zustande geschätzt auf Frs. 4800, der Nettoerlös des Verkaufes beträgt Frs. 3840

und der wirkliche Verlust des Versicherten somit nur Frs. 960, während H. F. ihm den Unterschied zwischen der Versicherungssumme und dem Erlöse mit Frs. 1360, also Frs. 400 mehr, geben will. Dieser Unterschied von Frs. 400 stellt aber gerade den Verlust dar, welcher die Folge der verfehlten Speculation ist, und den der Versicherte fast zweifellos auch im Falle der Nichtbeschädigung der Waare erlitten hätte, weshalb es unbillig wäre, denselben dem Versicherer überbinden zu wollen. Man wolle auch nicht ausser Acht lassen, dass obiger Verlust von Frs. 400 oder ca. 8 pCt. der Versicherungssumme ein verhältnissmässig geringer ist und bei wirklich ungangbaren Waaren ein ganz bedeutend grösserer sein würde, was mir ein jeder in solche Geschäfte Eingeweihte zugeben wird.

Was ist denn eigentlich im letzten Beispiel als Schaden zu betrachten, welcher eine Folge der Seebeschädigung ist, und den der Versicherer ersetzen sollte? Offenbar die Frs. 960 —, d. h. der Unterschied zwischen dem Werthe im gesunden Zustande und dem Netto-Erlöse der Güter. Wenn es aber in der That so ist, — und ich glaube nicht, dass man mir hierin widerstreiten kann, — wenn der Assekuranzvertrag noch seinen Charakter eines Entschädigungsvertrages beibehalten hat, so sollte der Versicherer auch nur diesen Unterschied — den wirklichen Verlust — bezahlen und Nichts weiter! Wird dies zugestanden, so würde der von Herrn Fouzès vorgeschlagenen Abmachungsart noch beizufügen sein, dass in dem Falle, wo die Güter im gesunden

Zustande am Bestimmungsorte unter dem Versicherungswerthe geschätzt würden, nur der Unterschied zwischen dem Werthe im gesunden Zustande und dem Netto-Verkaufserlöse zu Lasten der Versicherer ist und von diesen als Schaden ersetzt wird.

Ich bin gefasst, darauf den Einwand zu hören, dass diese Abmachungsweise insofern unbillig wäre, als der Verkauf wegen Beschädigung einem gezwungenen Verkaufe gleichzustellen ist, und dass der Versicherte den ihm dadurch erwachsenen Verlust nicht nothwendigerweise hätte erleiden müssen, indem die Waare bei Zuwarten wieder hätte steigen können, sei es, dass der Markt sich besserte, dass grosse Nachfrage eintreten könnte, sei es, dass der betreffende Artikel wieder in Aufschwung käme oder die Saison für denselben in kurzer Zeit begänne. Alle diese Einreden verschwinden aber unter den Gegengründen; denn es kann ja eben so gut das Umgekehrte eintreten, der Markt sich verschlechtern, die Waare durch Lagern leiden, der Kaufmann an Zinsen und Spesen verlieren, was Alles den Erlös der Waare schmälert. Der Haupt-Gegengrund ist aber gewiss der, dass die Empfänger ja nicht gezwungen sind, die Waare zu verkaufen. Sie können den Schaden schätzen lassen und die Waare behalten; denn der Versicherer wird den Verkauf nicht als unablässige Bedingung hinstellen wollen, sondern auch die Regulirung in Haverie zulassen, wie dies jetzt schon der Fall ist. Bei dieser wird man, um consequent zu sein, den Schaden ebenfalls nur auf den allenfallsigen Schätzungswerth berechnen und bezahlen, wenn dieser niedriger ist als die Versicherungssumme.

Ich sehe somit wirklich keinen triftigen Grund, meinen oben besprochenen Zusatz zur Fouzès-Bestimmung nicht aufrecht zu halten oder nicht zu empfehlen, es sei denn, dass die Versicherer sehr freigiebig sein wollen und in dem erwähnten Falle die Abmachung auf Grund der bisherigen Grundsätze vorziehen, wonach also im Verhältniss des Werthes im gesunden Zustande zum Erlöse und der betreffenden Versicherungssumme regulirt würde, wie dies am 2. Beispiele des Hrn. F. anfangs gezeigt wurde, wonach dem Versicherten 20 pCt. der Versicherungssumme von Frcs. 5200 = Frcs. 1040 zu vergüten wären. Er erhielte somit im vorliegenden Beispiele Frcs. 80 mehr, als nach der vorbesprochenen Vergütungsart, und ist gegen diese Freigiebigkeit insofern Nichts einzuwenden, als der Versicherte eben doch seine Prämie auf die ganze Versicherungssumme bezahlt, und er z. B. bei einem Schiffbruche und Verlust vor dem Bestimmungshafen auch die vollständige Summe einkassiren würde, selbst wenn am Endpunkt der Reise die Waare billiger erhältlich gewesen wäre.

Ich hoffe, den gütigen Leser von der Nothwendigkeit einer Aenderung in der Entschädigungsweise bei in Folge der Beschädigung erfolgendem Verkaufe der Waare für Rechnung der Versicherer überzeugt zu haben, und dass diese Frage bei einer allfälligen Einigung über Policebedingungen ebenfalls in Erwägung gezogen werde.

Mit dieser Frage wäre aber nothwendigerweise noch eine andere eng verbunden, diejenige des zulässigen Gewinnes bei der Versicherung.

Es ist eine Erfahrungssache, dass niedrig versicherte Waaren selten Anlass zu aussergewöhnlichen, verderblichen Schadenabmachungen Anlass geben, weshalb man als feststehend annehmen darf, dass das beste Schutzmittel der Versicherer eine sehr niedrige Schätzung der Waare wäre. Bei einer solchen hätte der Versicherte selbst ein grosses Interesse an der Erhaltung der Güter. Leider ist dieses Schutzmittel aber nicht ausführbar, weil die wenigsten Versicherten eine solche Beschränkung annehmen wollen oder können, weshalb sich das Augenmerk der Versicherer eher darauf richten muss, die Schätzung der Waare, beziehungsweise den Versicherungswerth, so festzustellen oder zu bedingen, dass er wenigstens nicht übertrieben hoch angegeben werden kann.

Man hat beobachtet, dass hauptsächlich Speculations- und Luxus-Artikel aller Art für die Beschädigungen am empfindlichsten sind und den Versicherern am meisten zu denken geben, und diese sind eben gerade diejenigen Waaren, welche am ehesten mit einem hohen, erhofften Gewinne versichert und am Bestimmungorte in gesundem Zustande sehr hoch geschätzt werden, wogegen bei gangbaren Artikeln und Rohprodukten gewöhnlich diese Uebel nicht vorhanden sind, weil ein Marktpreis vorgewiesen werden kann und selten ein hoher Gewinn mitversichert wird.

Als der Telegraph die verschiedenen Erdtheile noch nicht verband und keine regelmässige und häufige Dampferlinien bestanden, wie heutzutage, eine beschädigte Waare daher nicht leicht und schnell wieder ersetzt werden konnte, da behauptete man

nicht mit Unrecht, dass eine Gewinnmitversicherung eine Nothwendigkeit sei, die man nicht ausschliessen könne, weil der Kaufmann durch das Scheitern seiner Handelsunternehmung, die er nicht schnell wiederholen konnte, empfindlich benachtheiligt wurde, und man verstand sich daher oft dazu, — selbst ohne die gesetzliche Gutheissung für diese Versicherungen zu haben — die betreffenden Zuschläge zu gestatten und zu versichern; ja, in vielen Policen finden wir es heutzutage geradezu ausgesprochen, dass 10 pCt. erhoffter Gewinn mit versichert werden könne.

Gegen einen so bescheidenen Zuschlag lässt sich nicht viel sagen, obwohl man zugeben muss, dass selbst dieser in Folge der ausgezeichneten telegraphischen und Dampfer-Verbindungen nicht mehr so nöthig ist, wie ehemals, und dass den früheren Gründen der Boden entzogen ist, auf dem sie fussten.

Wenn die Gestattung der Mitversicherung eines bescheidenen, bestimmten Gewinnes nicht unbillig erscheint, so sind dagegen die sogenannten taxirten Policen entschieden verwerflich und erniedrigen die Versicherung zu einer Speculation. Wer absichtlich viel zu hoch versichert, kann dies nur in der Absicht thun, um aus dem Schaden oder Verluste Nutzen zu ziehen, und der Versicherer, welcher diese Speculation begünstigt, gräbt an seinem eigenen Verderben; denn sobald der Versicherte ein Interesse am Verluste hat, so ist es klar, dass ihm dieses mehr gilt, als das Wohl des Versicherers, und es ist unmöglich, dass Letzterer darunter nicht leide. Die erfahrenen Assecuradeure wissen dies auch recht gut und sind

vorsichtig bei der Annahme taxirter Policen,
a sie dieselben nicht überhaupt grundsätzlich ab-
en. Die Abschaffung der taxirten Policen ist im
resse der Versicherer — nicht der klugen, son-
. der weniger erfahrenen — sehr zu wünschen,
egen es auch allgemein, auch gesetzlich, gestat-
sein sollte, 10 pCt. Gewinn in die Versicherungs-
me einzuschliessen, wo es verlangt wird. Damit
den auch oft in Schadenfällen allerlei unange-
ne Erörterungen vermieden werden, da es manch-
vorkommt, dass die Assecuradeure dann den
th der versicherten Güter als zu hoch angenom-
finden und ihn in Frage stellen.

ie englische Parlaments-Commission, welche vor
2 Jahren zur Untersuchung der Hauptübelstände
er englischen Marine niedergesetzt worden, war
ı zu dem Schlusse gekommen, dass die taxirten
cen, wie sie in England gebräuchlich sind, ein
lerbliches Uebel seien, welches leicht dazu führt,
Versicherten ein Interesse am Verluste zu schaf-
was entschieden unmoralisch und verwerflich sei.
m sie nichtsdestoweniger kein Abhilfsmittel, be-
ungsweise keine dagegen zu erlassenden Gesetzes-
immungen vorschlug, so entschuldigte sie dies
it, dass es nicht gut sei, Leute mit gesetzlichen
chränkungen zu belästigen, welche (Leute) ganz
im Stande seien, ihre Interessen selbst wahrzu-
nen. Ferner hielt jene Commission eine solche
nischung auch darum nicht thunlich, weil sie nur
Folge hätte, die Versicherungen nach auswärts
lenken, wo man keinen Beschränkungen unter-

worfen wäre. Beides ist wol nur zu wahr, und hängt es hauptsächlich von den Versicherern ab, diese Uebel selbst zu beseitigen und so die gute Meinung der englischen Parlaments-Commission zu rechtfertigen, wonach sie Leute sind, welche keiner gesetzlichen Beschränkungen bedürfen, um ihre Interessen zu beschützen, welche sie selbst genügend wahrnehmen können. —

III.
Haverie-Commissariate.

Es sind schon seit langer Zeit und fortwährend laute Klagen geführt worden über die Leichtigkeit, mit welcher in vielen überseeischen Häfen Schiffe „liquidirt", grossartige Schaden-Reklamationen vorbereitet und in Fällen von Rettungen die Erlöse aufgezehrt werden. Die Gier des Schnellreichwerdens hat eine so verderbliche Ausdehnung angenommen, dass in Fachblättern oft bittere Klagen laut und allerlei für Abhülfsmittel vorgeschlagen werden. Zur besseren Vergegenwärtigung der Formen, in welchen solche Fälle sich ereignen, mögen einige wenige Beispiele dienen.

m November 1867 lud ein Schiff, — dessen Name
aus gewissen Rücksichten verschweigen werde —
der Rhede von Taganrok Leinsamen. Es hatte
on beinahe eine volle Ladung, als nach nach
sem Orte die Kunde kam, dass es in Folge eines
ks abandonnirt worden sei, trotzdem das Wetter
Zeit gar nicht stürmisch war. Den folgenden
machte der Kapitain dem Agenten der Versicherer
rvon officielle Meldung, indem er zugleich erklärte,
s er einen schweren Sturm durchgemacht habe,
lurch sein Schiff leck geworden sei und viel
sser geschöpft habe, das man mit den Pumpen
z aller Anstrengungen nicht zu bemeistern ver-
chte, weshalb er und die Mannschaft sich schliess-
retten und das Fahrzeug in sinkendem Zustande
lassen mussten. Darauf begab sich der Kapitain
n Consul und machte ihm den Abandon seines
iffes.

er Agent der Versicherer schickte sogleich 2 Sach-
ständige nach dem Schiffe, um über dessen Zustand
berichten und die nöthigen Massregeln vorzu-
lagen. Diese bestätigten die Aussagen des Kapi-
s in allen Punkten mit dem Beifügen, dass es
nöglich sei, an Rettung zu denken. Der Agent
öpfte indessen aus ihrem Berichte Verdacht und
den Gedanken an eine Rettung nicht auf.

urz darauf kamen auch wirklich Personen, welche
der Rhede ein verlassenes Schiff gesehen hatten,
lchem indessen nach ihrer Meinung wohl noch zu
fen wäre, weshalb der Agent kleinere Segler mit
trauten Männern nach demselben sandte, welche

es auch in der gleichen Nacht noch fanden. Sie untersuchten es, verstopften das Leck, brachten die Pumpen in Thätigkeit, luden die Hälfte der Ladung, welche in vollständig unbeschädigtem Zustande war, in die mitgebrachten Fahrzeuge, so dass das Schiff innerhalb 10 Stunden vollständig lenkbar war und Tags darauf von einem Dampfer in Sicherheit gebracht werden konnte. — — —

Im Jahre des Heils 1875 bestehen in Griechenland noch sogenannte Schiffbruchs-Commissionen, deren Aufgabe es ist, in Fällen von Schiffbrüchen die Rettung der in Gefahr befindlichen Gegenstände zu besorgen. Merkwürdigerweise haben diejenigen Versicherer, denen es schon vergönnt gewesen, mit jener Commission nähere Bekanntschaft zu machen, eine solch' ungeheure Abneigung gegen jede Beziehung zu ihr, dass es Einen wirklich Wunder nimmt, wie es nur möglich ist, dass man sich so sehr gegen das Retten aus drohender Gefahr sträuben kann. Es giebt Leute, welche glauben, dass der Erlös des Geretteten zu viele Abzüge erleide, dass die Spesen dicke Bäuche bekommen und Kinder gebären, welche Nachtheile übrigens von den Consular-Liquidationen, besonders den griechischen, überhaupt behauptet werden. Man wird es mir zu gut halten, dass ich ironisch werde; denn die Jronie versüsst manchmal die Galle und macht das Leben erträglicher. Doch urtheile der Leser selbst.

Also im Kirchenjubeljahr 1875 lief in Cefalonien ein mit Getreide vom schwarzen Meere kommendes griechisches Schiff ein, um günstigeren Wind abzu-

warten. Bei der Einfahrt in den Hafen fuhr es ein wenig auf, wurde jedoch nach wenigen Stunden wieder flott und ankerte im Hafen, ohne einen nennenswerthen Schaden erlitten zu haben. Die Schiffbruchs-Commission von Cefalonien, an deren Spitze der Präfect steht, glaubte nichtsdestoweniger, dass hier Arbeit für sie wäre, und machte sich sogleich an's ...... Bergen, indem sie von der Ladung Besitz nehmen wollte, selbstverständlich nur im Interesse der abwesenden Eigenthümer oder Versicherer, zur Rettung vom unvermeidlichen Untergange! Der Kapitain des Schiffes, ebenfalls ein Grieche, der wahrscheinlich auch schon die wohlthätigen Segnungen dieser Commission kennen gelernt hatte, protestirte sogleich nachdrücklich gegen deren Einmischung und widersetzte sich der Besitznahme. Wie konnte er nur so einfältig sein, gegen „rettende Engel“ so widerspänstig sich zu geberden! Aber dagegen weiss man in Griechenland schon Rath; denn wenn seine Kriegsmarine sich in neuesten Zeiten auch nicht gerade verdient gemacht hat, so hat es doch tapfere Landsoldaten, in denen noch etwas Thermopylenpulver steckt. Und was thut unser Herr Präfect, Präsident der Schiff—bruchs—commission? Er nimmt seine Zuflucht zu dieser Landarmee, erscheint mit bewaffneter Macht an Bord des Schiffes und setzt sich auf diese Weise in Besitz. Man sieht, dass man in Griechenland nicht immer lange Processe macht. Nur mit grosser Mühe und durch die Zwischenkunft des Ministeriums, dessen Vermittelung von einflussreicher Seite angerufen wurde, gelang es schliesslich, den

Rückzug der beharnischten, rettenden Commission zu erzwingen, nicht ohne dass man vorher derselben noch eine Sicherheit für ihre Mühe oder Spesen gegeben hatte, worauf dann die ganze Angelegenheit des Rettens ferner ohne grosse Kosten und ohne nennenswerthen Schaden von dem Agenten der Versicherer beendigt wurde. — — —

Das Schiff „Marco Polo“ vom Plata nach England mit einer Ladung Knochenmehl machte nach seiner Abreise Wasser und lief St. Catherine's Point in Brasilien als Nothhafen an, um da seine Beschädigung auszubessern. Es scheint aber, dass wer jenen Hafen als Nothhafen anläuft, dort nur selten wieder herauskömmt, und man vor seinen Eingang füglich Dante's Inschrift vor dem Höllenthore anbringen könnte: „Wer hier einfährt, der lasse alle Hoffnung zurück.“ Obgleich der Schaden des Marco Polo nur sehr geringfügig war, so scheint es doch unmöglich gewesen zu sein, dessen Ausbesserung daselbst zu bewerkstelligen, und da man angeblich auch kein Schiff fand, das die Ladung an seinen Bestimmungsort geführt hätte, so wurden Schiff und Ladung verkauft, um die gemachten Spesen zu decken. Der Rheder behauptet, dass ihm von dem ganzen Verkaufe rein Nichts mehr zugekommen sei, so dass die Versicherer wegen einer einfachen Beschädigung des Schiffes einen Totalverlust für Schiff und Ladung zu bezahlen hatten. — — —

Es dürfte vielleicht manchen Versicherern, welche Getreiderisiken von russischen Häfen des schwarzen und azow'schen Meeres übernehmen, unbekannt sein,

dass die von den russischen Zollbehörden erlassenen Ausfuhrbescheinigungen für Getreide durchaus keine Sicherheit für die wirkliche Verladung der angegebenen Mengen darbieten, indem jene Behörden sich um diesen Punkt nicht kümmern und bescheinigen, ohne sich die Mühe des Nachmessens oder Nachwiegens zu nehmen, weil auf Getreide kein Ausfuhrzoll haftet und daher für das Zollamt kein besonderer Grund vorliegt, sich über Gewicht oder Mass zu vergewissern. Wenn daher im Falle eines Totalverlustes die zollamtliche Bescheinigung der Verladung vorgewiesen wird, um den Ersatz zu beanspruchen, so ist jene nichts weniger, als eine glaubwürdige Urkunde, auf die hin die Versicherer den Verlust bereinigen können.

Bekanntlich können die Schiffe im azow'schen Meere oft nicht bis an ihren Ladeort kommen, müssen daher auf der Rhede oder an einem anderen Punkte auf die Ladung warten (Rostow z. B. ist bekanntlich für grosse Schiffe unzugänglich, und können sie die Ladungen erst auf der Rhede von Taganrok in Empfang nehmen), ja gegen Schluss der Schifffahrt muss das Getreide, wegen Wassermangels auf der Barre von Yenikale, oft bis nach Kertch gebracht werden, wo die Schiffe laden oder wenigstens ihre Ladung beendigen. Diese Zufuhren werden von kleineren Seglern, sogenannten Lotiken, besorgt, von denen 2—3 die Ladung eines grossen Schiffes fassen, und welche ebenfalls mit solchen zollamtlichen Bescheinigungen über die eingeladene Menge versehen sind. Leidet eine dieser Lotiken Schiffbruch, so kann

der Verlust durchaus nicht auf Grund der angeführten Scheine bereinigt werden, denn die Capitaine der Lotiken kümmern sich auch nicht um die darin angeführten Zahlen, und so sind die Versicherer augenscheinlich in solchen Fällen der Gefahr ausgesetzt, mehr bezahlen zu müssen, als was wirklich verladen und verloren wurde.

Noch schlimmer mag ihnen aber jene Unzuverlässigkeit der russischen Zollscheine bekommen, wenn, wie dies in der belebteren Zeit oft geschieht, 10 oder mehr solche Lotiken vom gleichen Hause zumal beladen werden, selbstverständlich aber für verschiedene Schiffe. Es werden lange nicht alle versichert; oft läuft auch der Verlader oder der Empfänger das Risiko selbst, welches gerade bei den Lotiken nicht zu verachten ist. Werden nun z. B. 3 Lotiken für das Schiff A und 3 für Schiff B beladen, wovon die Ersteren versichert sein sollen und die Letzteren nicht, und geht eine der Letzteren verloren, so ist es eine Kleinigkeit, zu behaupten, dass diese Lotike für das Schiff A bestimmt gewesen sei und die Versicherer daher bezahlen müssen. Die Zollbescheinigung beweist und erwähnt nicht, für welches Schiff sie bestimmt war, den Versicherern giebt man sie nicht vor Abgang und einzeln kund, weil dies von ihnen nicht verlangt wird, und braucht daher der Verlader nur dem Capitain, welcher ihm gewöhnlich mit Leib und Seele zugethan ist, weil er von seinem Brode lebt, einen neuen Speditionszettel mit dem Namen des Schiffes A, anstatt desjenigen des B, auszuhändigen, was der die Ladung begleitende Ange-

stellte des Verladers sogleich besorgen kann, und der Capitain macht seinen Seeprotest in vollständigster Ordnung und ganz nach Wunsch des Verladers, damit die Versicherer ohne viele Umstände den bekannten Schluss dazu liefern — und die Welt geht ja deswegen nicht aus den Fugen. Wohlverstanden, ich sage nicht, dass dies schon vorgekommen sei, obschon ich Leute weiss, die es behaupten; ich deute nur an, wie die Seeversicherung unbestreitbar ein blühender Zweig der Entschädigungslehre ist. — — —

Wie verhalten sich nun die Versicherer allen diesen Nachtheilen gegenüber, wie schützen sie ihre augenscheinlich oft schwer bedrohten Interessen?

Ein grosser Theil von ihnen ist wie die alten Weiber, welchen der Pfarrer am Sonntag tüchtig die Leviten liest. Je ärger er von der Kanzel herunterdonnert, um so besser gefällt ihnen seine Predigt. Aber der Sonntag währt eben nicht lange, welche Eigenschaft er mit den guten Eindrücken gemein hat. Am Montag sind diese noch ein wenig vorhanden, und man erinnert sich noch des guten Predigers; aber der Montag dauert nicht ewig. Es folgen Tage nach, die man Dienstag, Mittwoch etc. nennt, an welchen man sich immer weniger der guten Sonntagspredigt erinnert. So geht es bis Samstags, wo nicht mehr Viel von den guten Eindrücken übrig bleibt. Der beste der Priester muss am Sonntag wieder eine neue und verstärkte Auflage zum Besten geben, und die frommen Alten werden ihm wieder aus dem Grunde ihres Herzens Beifall zollen. Auch die Versicherer zollen Beifall, wenn man ihnen Uebel

aufdeckt, Prämienverbesserungen und andere gute Vorschläge macht. Dann haben auch sie Sonntag. Sie lesen Alles mit grossem Interesse, was ihnen dienlich sein könnte, und gehen hin und thun — wie zuvor. Das sind ihre Wochentage! Man mache mir nicht den Vorwurf, ihre Schwierigkeiten zu verkennen. Ich kenne und würdige sie, aber ich kenne auch die Gemüthsstimmungen der Versicherer. Man verzeihe mir diesen Anflug von Bitterkeit und lasse mich nicht die Rolle des obenerwähnten guten Priesters spielen, dessen geistlichen Segen ich in meine weltliche Arbeit verflochten habe!

Und nun kehre ich zu meiner ersten Liebe zurück.

Fast eine jede bedeutendere, continentale Gesellschaft, welche nicht einem Comité (Versicherungs-Comité, versteht sich), angehört, hat an den verschiedenen Häfen ihre eigenen Haverie - Commissariate, welche sie gewöhnlich befreundeten Handelshäusern überträgt, die ihrerseits der Sache selten jenen Werth beimessen, der im Interesse der Gesellschaft wünschenswerth erscheint, sondern die Angelegenheit in die Hände eines ihrer Angestellten legen. Diese Häuser sind oft mit den Versicherten der Gesellschaft selbst in Verbindung, erhalten selbst Waaren und Consignationen von denselben, und kommen daher oft in den Fall, die Intervention zur Feststellung eigener Schäden benutzen zu müssen. Als Sachverständige werden gewöhnlich — es ist dies wohl nicht zu umgehen — die Leiter befreundeter Geschäfte bestellt, welche die Antragsteller nicht vor den Kopf stossen wollen, weil sie ein anderes Mal

m Falle sein könnten, deren Urtheil in Schadenällen für ihre eigenen Sendungen in Anspruch nehıen zu müssen und dann ebenfalls auf eine günstige chätzung hoffen. Es liegt durchaus nicht in meiner bsicht, dies als in allen Fällen gültig darzustellen, och einen Makel auf jene Handlungshäuser zu werfen; enn man müsste es ja geradezu unnatürlich finden, enn sich die Sache anders verhielte und solche egenseitige Rücksichten nicht bestünden. Es ist aher nicht gegen die Häuser, sondern gegen die angelhafte Einrichtung, gegen welche sich mein ngriff richtet, weil diese augenscheinlich unpraktisch nd oft gegen das Interesse der Versicherer sein uss.

Obiges Verhältniss findet man hauptsächlich bei innenländischen Versicherungsgesellschaften, seltener ei solchen auf Seeplätzen oder wo viele Seeverícherungs-Compagnien beisammen sind, weil in letzeren Fällen sie sich gewöhnlich vereinigen und soenannte Comités oder Vereinigungen bilden, welche en Schutz der gegenseitigen Interessen wahrzuehmen haben, und zu diesem Zwecke gewöhnlich der immer eine eigene Verwaltung mit einem oder ehreren ständigen Beamten haben. Diese Vereiniungen haben vorerst das Interesse der Versicherer uf dem betreffenden Platze zu vertreten, was auch eistens in vorzüglicher Weise geschieht, ihnen achrichten über Unfälle oder sonstige Vorkommisse, Mittheilungen anderer Comités etc. zu machen. Dies Alles genügt indessen noch nicht, und beschränkt ich die Vertretung der Interessenten nicht auf den

heimathlichen Herd, sondern sie wird auch auf die Fremde ausgedehnt, weshalb diese Vereinigungen auch ihre Haverie-Commissaire ernennen und aufstellen, und um bei Anstellung derselben das Desiderium der Versicherer — möglichst viele Fach-, Orts- und Waarenkenntniss, Thatkraft, Achtbarkeit und Geschicklichkeit, sowie unabhängige Stellung von den Geschäftshäusern — zu erreichen, einigen sich gewöhnlich die verschiedenen Comités eines Landes auf eine einzige Person, damit nicht z. B. in Constantinopel A. die Pariser, B. die Marseiller, C. die Havreser, D. die Bordeaux-Versicherer etc. vertrete. Diese Einigung hat den ungeheuren Hauptvortheil, dass die betreffenden Personen an belebten Handelsplätzen alle anderen Geschäfte fahren lassen können und sich ausschliesslich dem Haverie-Commissariat und der Wahrnehmung der Interessen der Versicherer widmen. Fallen dann noch gar die Wahlen von Vereinigungen anderer Länder auf dieselbe Persönlichkeit, so wird deren Praxis natürlich nur vermehrt, und ich glaube, dass bis jetzt die Versicherer noch nie eine solche Centralisation ihrer Interessen zu bereuen hatten, und dass sie überall gute Erfahrungen damit machten.

Wie verhalten sich aber die Versicherten, besonders in überseeischen Ländern, gewöhnlich den Haveriecommissairen gegenüber? Trotzdem die Policen meistens deren Anrufung im Schadenfalle verlangen, (allerdings gewöhnlich ohne die Nichterfüllung dieser Vorschrift mit Verlust des Entschädigungsrechtes zu ahnden), so werden selbige nicht immer beigezogen. Die Empfänger der Güter haben entweder

von ihren Geschäftsfreunden die nöthige Benachrichtigung nicht erhalten, oder aber sie ziehen vor, sich an ihr Consulat zu wenden, weil sie dabei besser wegkommen, oder wegzukommen meinen. Und in der That, wer die durch die Sachverständigen des Consuls festgestellten Entschädigungs-Zeugnisse mit denjenigen vergleicht, welche durch die Haverie-Commissaire veranlasst wurden, kann dem Geschmacke der Empfänger oft nicht Unrecht geben. Für die Versicherer aber sind diese Consular-Documente keineswegs angenehme Schriftstücke; denn ausser dem schon erwähnten Umstande und den vermehrten Unkosten fällt hauptsächlich noch in's Gewicht, dass eben beim Mangel einer Ueberwachung der Angelegenheit seitens eines Bevollmächtigten der Gesellschaft nicht immer diejenigen Massregeln zur Verminderung des Schadens ergriffen werden, welche für die Versicherer erspriesslich wären (Beispiel: die Emilia, welche ganz gut nach Rio Janeiro zu bringen gewesen wäre, wo sie hätte ausgebessert werden können; vide unter I. beim Totalverlust und Abandon). Ueberhaupt haben die vom Consul ernannten Sachverständigen gar kein Interesse an der Verminderung des Schadens, vielmehr liegt es mehr in ihrem Nutzen, sich die Empfänger verbindlich zu machen, weshalb es unstreitig ist, dass die Versicherer mindestens ebenso gut, gewöhnlich aber besser daran sind, wenn sie bei der Schadenfestsetzung durch ihre Bevollmächtigten vertreten sind, besonders dann, wenn dieses Amt nicht in der Hand eines Handlungshauses, sondern in derjenigen einer sich mit dieser Vertretung eigens beschäftigenden Persönlichkeit ist.

Es ist nicht wohl thunlich, in die Police die Clausel aufzunehmen, dass ein jeder Schadenanspruch ungültig sei, wenn er nicht unter Mitwirkung des Haverie - Commissairs der Gesellschaft festgestellt wurde, so lange der jetzige Zustand dauert und nicht alle Versicherer auf einem und demselben Platze einen einzigen Mann als solchen aufstellen. Dies ist ja klar; denn im Falle der Empfänger nicht weiss, bei welcher Gesellschaft oder auf welchem Platze die Waare oder das Schiff versichert ist, so kann er sich auch nicht an deren Bevollmächtigten wenden, und es ist ja sehr gut möglich, dass diese Kunde erst zu spät oder gar nicht an die Empfänger gelangt, u. z. selbst durch Umstände, die vom Versicherer unabhängig sind. Geht ein Empfänger zu einem Bevollmächtigten, der nicht seine Versicherer vertritt, so könnten ihm möglicherweise bei der Schadenabmachung Unannehmlichkeiten oder Schwierigkeiten entstehen; wendet er sich aber an seinen Consul, so wird die verbindliche Anerkennung des Verfahrens nicht verweigert werden können, und wird wohl dies mit ein Grund sein, warum so Viele diesen Weg im Zweifel vorziehen.

Um nun diesen Uebelständen zu steuern, bleibt nur Ein Verfahren übrig, d. i., dass sich die Versicherer aller Länder vereinigen und auf jedem, einigermassen bedeutenderen Platze einen gemeinsamen, erprobten Haverie-Commissair aufstellen.

Ich glaube behaupten zu dürfen, dass, wo schon Assecuranz-Comités bestehen, wie dies in den meisten grösseren Seestädten der Fall ist, das Haverie-Com-

missariat in keine bessere Hände gelegt werden könne, als in diejenigen dieser Comités, welche vermöge ihrer Orts- und Fachkenntnisse am besten im Stande sind, die Versicherer sachgemäss zu vertreten. Auch zweifle ich keineswegs daran, dass sich diese Comités zur Uebernahme dieses Amtes bereit finden liessen, da sie sich theilweise jetzt schon mit dem Feststellen der Entschädigungsangelegenheiten und der Ertheilung von Verfügungen und Anordnungen in Schadenfällen beschäftigen und daher in der Folge nur ihren Wirkungskreis vergrössert finden würden, wofür sie aber jedenfalls durch die damit verbundene Einnahme genügend entschädigt würden. Wo die Comités sich etwa noch nicht mit der Führung der Schadenangelegenheiten befasst haben, da dürfte es sich ihnen ohne Zweifel lohnen, und der Ausführung dieses Gedankens kein Hinderniss im Wege stehen.

Es ist einleuchtend, wie viel vortheilhafter es für die Versicherer sein muss, sich an diese Comité's halten zu können, in welche ein Jeder unbedingtes Vertrauen haben kann, welche allenfalls auch bei sofortigen Gelderfordernissen Credit haben und Bürgschaft leisten können, ohne dass eine schnelle und deshalb oft kostspielige Geldsendung oder Creditbeschaffung nöthig wird. Nicht selten könnte auch an Spesen gespart werden, indem beispielsweise das Comité von Paris gewiss nicht Anstand nähme, für dasjenige von Hamburg, und umgekehrt, Bürgsschaft zu leisten, insoferne dieserhalb eine Verständigung stattfände. Das Hamburger Comité könnte sich seinerseits auch wieder sicherstellen.

Diese Comité's haben gewöhnlich auch erfahrene Capitaine zur Hand, welche sie bei allfälligen Vorkommnissen mit ihren Angelegenheiten betrauen, wenn sie mehr seemännische Kenntnisse erfordern, was bekanntlich oft der Fall ist. Wie viele Unkosten haben die Versicherer nicht schon gehabt, um in dringenden Fällen ihre Capitaine z. B. von Marseille nach Buenos-Ayres (Fall der „Emilia") oder von Genua nach dem rothen Meere etc. etc. zu schicken, und wie viele kostbare Zeit ist dabei über dem Reisen verloren gegangen, während schnellere Hülfe vielleicht noch Vieles hätte retten können! Dies würde Alles anders werden, wenn sich in dieser Hinsicht eine Centralisation bewerkstelligen liesse, welche gleichbedeutend wäre mit einer Vereinfachung. Im Falle eines Unglückes würde dann das Comité oder der am betreffenden Orte befindliche Vertreter sogleich Beistand leisten und allenfalls an das nächste Hauptcomité oder den nächsten grösseren Ort um Hülfe oder das Erforderliche schreiben oder telegraphiren, ohne erst lange zu fragen, wo ist das Schiff, wo ist die Ladung versichert, und vielleicht mit dem Einholen der Verhaltungsmassregeln und der Erlaubniss zur Besorgung der Rettung eine kostbare Zeit zu verlieren. Erforderlichenfalls wird das Comité, in dessen Bereich das Unglück vorfiel, geeignete Leute, Hülfsmittel etc. abordnen, um mitzuhelfen, und hat man nicht nöthig, solche z. B. von London nach dem Mittelmeere oder nach dem rothen Meere zu senden. Diese sofortige und wirksame Hülfeleistung wird die Verluste der Versicherer oft merk-

lich verringern oder gar abwenden können, und ist es einleuchtend, dass eine solche Centralisation ganz in ihrem Interesse liegt.

Eine Einwendung kann allerdings gegen diese Einrichtung gemacht werden, nämlich diejenige, dass z. B. die Interessen von einem Comité in dem betreffenden Falle selbst angegriffen sind, es sich somit selbst vertheidigen muss und folglich die gegen es gerichteten Interessen eines anderen Comité's nicht vertheidigen kann. Dieser Fall ist denkbar z. B. bei einem Schiffszusammenstoss in der Nähe von Marseille zwischen einem englischen, in London versicherten Dampfer, und einem in Marseille versicherten Fahrzeuge. In einer solchen Sache hätte natürlich das Marseiller Comité seine eigenen Interessen zu vertreten, könnte somit nicht noch Diejenigen der Londoner Versicherer warnehmen, um so weniger, als sie den seinen gerade entgegen laufen, weil es sich um die Frage handelt, ob und welches Schiff am Zusammenstoss schuld sei und folglich bezahlen müsse. Aus einer solchen Einwendung dürfte man sich indessen immer leicht ziehen, sei es, indem man ausnahmsweise die Abordnung eines besonderen Bevollmächtigten vornimmt, sei es, indem man die Sache für dieses eine Mal einem bekannten Hause oder Vertreter überträgt. Dieser seltene (fast nur bei Zusammenstössen mögliche) Fall darf und kann der Regel ihren Werth nicht nehmen, um so mehr, als sich in oberwähnter Angelegenheit z. B. das Marseiller Comité doch mit den nöthigen Rettungs- oder anderen Hülfsmassregeln für das englische Schiff befassen

kann und wird, weil diese nichts mit der Haftbarkeitsfrage zu thun haben, welche der Stein des Anstosses wäre. Aber auch diese würde in manchen Fällen von dem Comité unter sich schnell, befriedigend und ohne Prozesse gelöst werden können, was auch wieder eine nützliche Frucht des Zusammenhaltens der Versicherer wäre.

Wo keine Comités bestehen, da ist man natürlich auf besondere Vertreter angewiesen, welche aber auch die Gesammtheit der Versicherer vertreten sollten, nicht nur einzelne Gesellschaften oder Versicherer gewisser Länder. Diese Vereinigung der Interessen der Versicherer in einer Hand hat so in die Augen springende Vortheile, dass man fast glauben sollte, nur darauf hinweisen zu müssen, um den Vorschlag bei der ersten Gelegenheit ins Werk gesetzt zu sehen. Die oben erwähnten, für die Comités gültigen Vorzüge sind bei solchen Vertretern grösstentheils auch zu finden, weil eine solche Vertretung meistens eine nicht unbedeutende Einnahmequelle zuführt, die ihnen erlaubt, sich ganz der Sache zu widmen und sich in dieselbe hineinzuarbeiten, unter Umständen sich auch seemännischen Beistand zu sichern, welcher in Schadenfällen von grossem Nutzen sein kann. Dass man zu Vertretern nur tüchtige und vertrauenswerthe Personen ernenne, dafür hat natürlich das leitende Comité zu sorgen, sowie auch für Ausarbeitung der nöthigen Instruktionen. Es soll natürlich nicht erst nöthig sein, im Schadenfalle noch Nachfrage halten zu müssen, ob man dem Vertreter könne die Rettung und den Verkauf einer Waaren-

ladung von Frs. 100—200,000 anvertrauen. Dies muss ein jedes Comité, eine jede Gesellschaft als ausgemachte Sache annehmen können, und hat ein Hauptcomité, welches die Vertreter ernennt, natürlich für die Erledigung dieses Punktes Sorge zu tragen, sowie von Zeit zu Zeit seine Nachforschungen zu erneuern.

Dass die Versicherer überhaupt ein ganzes Netz von Vertretern einrichten können, selbst an weniger besuchten Plätzen, daran zweifle ich nicht. Es ist nicht gesagt, dass an Nebenorten hierfür ein grosser Aufwand zu machen wäre, da es genügt, wenn an dem Hauptort, dem Jene unterstellt sein müssten, ein tüchtiger Mann an der Spitze steht. Es werden sich aber für diese Hauptposten immer wirksame und rührige Personen zur Uebernahme bereit finden lassen; man müsste nur nöthigenfalls selbst vor einigen Geldopfern (ohne diese wird man tüchtige Vertreter nicht überall erhalten, besonders nicht an überseeischen Plätzen) nicht zurückschrecken. Diese Opfer werden sich in den meisten Fällen auf die Garantie einer Minimal-Einnahme, auf einen Beitrag an die Bureauspesen etc. beschränken, vielleicht muss auch etwa sogar bis zur Gewähr eines Gehalts gegangen werden. Dies Alles kann aber nicht schwer auf den Gesellschaften lasten, und müssten dazu selbstverständlich Alle beitragen, eine Jede im Verhältniss ihres Capitals. Der Nutzen einer solchen Vereinfachung und Einrichtung wird die Auslagen reichlich aufwiegen, und brauche ich diesen Punkt wohl nicht länger zu erörtern.

Wie schon angedeutet, halte ich ein Central-Comité für nöthig, welchem die Einzel-Comité's und die verschiedenen Haupt-Haverie-Commissäre unterstellt würden, wogegen es mit den von diesen abhängigen, an kleineren Orten ernannten Vertretern nicht in directen Verkehr treten würde. Das Central-Comité dürfte seinen Sitz wohl in London haben, einestheils, weil es der bedeutendste Assekuranzmarkt ist, anderntheils, weil auch die Verbindungen mit London, besonders von überseeischen Posten und Telegraphen, sehr vollständig ist, und dort zugleich auch eine Rettungsgesellschaft ihren Sitz hat, welche das zur Rettung und Flottmachung von Schiffen nöthige Material und geübte Mannschaft hat, welche von dort aus schnell nach allen Richtungen befördert werden können. Ausserdem findet man aber in London gewiss auch sonst noch am meisten bereite Mittel aller Art, und hat es daher jedenfalls ein Anrecht auf die Centralleitung um so mehr, als einer solchen Vereinigung ohne Zweifel durch die Verbindung mit Lloyds dessen Agentennetz zu gut käme, und eine fachgemässe Entwickelung der Hülfsmitel in anderen Stationen und Welttheilen von dort aus am ehesten zu erwarten sein dürfte. Nicht als ob an anderen Orten solche nicht auch zu haben wären; ja es bestehen deren sogar sehr gute und bewährte. Ich erinnere z. B. an Triest, wo nicht nur die nöthigen Mittel, sondern auch ausgezeichnete Capitaine zur Verfügung stehen, von welchen schon Schiffe wieder flottgemacht wurden, die deren Capitain oder Eigenthümer auf Nimmerwiedersehen ver-

ıssen hatten; ferner an die Coast Wrecking Co. ı New-York etc. etc. Diese Hülfsmittel zu systemasiren, nöthigenfalls neue zu errichten oder errichten ı helfen, sich derselben zu versichern etc., das ›llte ebenfalls zur Aufgabe dieses Central-Comité's ehören.

Selbstverständlich würden zur Deckung der Kosten ı Schadenfällen gewisse, billige Gebühren den am etreffenden Risiko interessirten Gesellschaften beechnet werden müssen, welche sie indessen auch tzt schon in jedem einzelnen Falle haben, ohne dass abei ihre Angelegenheiten im grossen Ganzen so ut wahrgenommen werden, wie dies dann der Fall äre. Die Erfahrung wird natürlich in dieser Hincht genugsam lehren, was von nöthen ist, und wird ch dies Alles nach und nach ergeben.

Wenn einmal eine solche Vereinigung zu Stande ekommen sein wird, so kann man auch verlangen nd allenfalls mit Verlust der Schädenansprüche rafen, wenn ein Versicherter sich dennoch der chadenermittelung durch den Haveriecommissair ıtzieht. Diese Bedingung kann dann auch nicht ıehr hart erscheinen und ergiebt sich vielmehr von ılbst; denn der Versicherer hat das Recht, dabei ertreten zu sein, wo man über seine Interessen entheidet und seine Verbindlichkeit in Anspruch immt. Die Haverie-Commissaire sind natürlich fficiell bekannt, und da nur Einer auf einem und emselben Platze sein wird, so ist ein Irrthum nicht ıehr möglich, das Nichtwissen keine Entschuldigung ıehr.

Eine solche Einrichtung würde es auch möglich machen, vielen Missbräuchen abzuhelfen. Ich erinnere hier z. B. an das über das Lotikenwesen im azow'-schen Meere Gesagte, wo man den Missbrauch der Versicherer dadurch verhüten kann, dass man es zur Bedingung macht, dass die Versicherten oder ihre Geschäftsfreunde, welche die Verladung besorgen, dem Havarie-Commissair diejenigen Lotiken vor ihrer Beladung bekannt geben, welche zu versichern sind, sammt den Namen der Schiffe, für welche sie laden. Auf diese Art wird es unmöglich werden, die Versicherer für das zahlen zu machen, was sie nicht versicherten.

Sollte, wie ich es hoffe und wünsche, gar noch die Einigung mit Bezug auf Policebedingungen und Rechtsprechung in See- und Versicherungs-Angelegenheiten unter allen Nationen ganz oder theilweise zu Stande kommen, so wird auch den Haverie-Commissairen ihr Amt bedeutend erleichtert werden. Sie werden den Versicherten oft besser rathen können, was für sie und die Versicherer am vortheilhaftesten ist; sie werden auch sich selbst besser zurechtfinden und mit Sachkenntniss zu Werke gehen können, wodurch einer Ungewissheit ein Ende gemacht wird, die jetzt oft eine unrichtige oder unvortheilhafte Behandlung von Schadenfällen verursacht.

Schliesssich möchte ich noch auf die grossen Vortheile aufmerksam machen, welche die in diesem Kapitel vorgeschlagene Einigung für das Bekanntwerden unter den Versicherern von Vorkommnissen in allen Welttheilen nach sich zieht, was von um so grösserer Be-

deutung ist, als das Versichern bekanntlich zum grössten Theil Erfahrungssache und der erfahrenste Versicherer gewöhnlich auch der glücklichste und vorsichtigste ist, dessen Geschäfte deutlich den Werth der Erfahrung beweisen. Da es aber zwei Wege giebt, Erfahrungen zu sammeln, einmal durch eigene Anschauung oder auf eigene Kosten, und dann wieder durch Vormerken der Erfahrungen Anderer, so liegt gewiss Viel daran und kann es Einem nur von ungeheuerm Vortheil sein, wenn man diese mitgetheilt erhält und auf solche Weise nicht nöthig hat, sie an sich selbst zu machen. Wo aber in einem Centralbureau alle Mittheilungen von Interesse, alle Fäden zusammen kommen, da muss nothwendigerweise eine reiche Ernte von für den Versicherer Wissenswerthem zusammen gebracht werden, welche vermittelst Rundschreiben allen betheiligten Gesellschaften und Versicherern zugänglich gemacht werden sollte, damit sie sich darnach richten und ihre Interessen bei Zeiten wahrnehmen können. Wenn man sich entschliessen kann, die gegenwärtig leider noch blühende Geheimthuerei fallen zu lassen und wichtige oder interessante Thatsachen allgemein bekannt zu machen, so wird ein Jeder mehr Erfahrungen sammeln können, ohne gerade das Lehrgeld dafür bezahlen zu müssen, wie man zu sagen pflegt. Selbstverständlich müsste es den Comité- und Haverie-Commissären zur Pflicht gemacht werden, alle ihnen bekannt werdenden Thatsachen von allgemeinem Interesse zur Kenntniss des Censral-Comité zu bringen, welches seinerseits für deren weitere Bekanntgabe sorgen würde.

Wie sehr es dann aber auch nöthig sein wird, alle zu nehmenden Massregeln der Versicherer gemeinsam festzusetzen und durchzuführen, beweist zum z. B. das Misslingen der Inkraftsetzung der Stauungsvorschriften des Internationalen Transport-Versicherungs-Vereins für Getreideladungen*). Die Versicherer hätten in diesem Falle die Sache durchführen können, wenn sie Alle gemeinschaftlich vorgegangen wären. Die betreffenden Vorschriften enthalten durchaus keine unbilligen oder übermässigen Anforderungen, nur möge man sich keiner Täuschung über deren Wirksamkeit hingeben. Derjenige Theil derselben, welcher die Vorkehrungen gegen Beschädigung der Ladung betrifft, sollte schon darum keinen Widerstand finden, weil er ohnehin von jedem einigermassen sorgfältigen Capitain aus eigenem Antriebe befolgt und beobachtet wird. Ebenso gewiss ist aber, dass diejenigen Massregeln, welche das so gefährliche und häufig vorkommende Ueberschiessen der Ladung zu verhüten bestimmt sind, ebenfalls unumgänglich nöthig sind, nur verspricht man sich meiner unmassgeblichen Meinung nach. eine viel zu grosse Wirkung von denselben, wenigsten bei den Dampfern.

Diese Behauptung mag Etwas kühn erscheinen, weshalb ich mich beeile, sie zu rechtfertigen.

Jedermann, der ein wenig von den Schiffen versteht, weiss auch, dass die Segler in ihrer Takelung und den Segeln eine mächtige Hülfe zur Ueber-

*) Bulletin des Assureurs Maritimes No. 15, pag. 446 (vom Bureau Veritas herausgegeben).

windung der Stürme haben, weil diese Einrichtungen sie auf dem Wasser immer wieder aufrichten und halten, während die Dampfer diesen ungeheuern Vortheil gänzlich entbehren und dem Wüthen der Wellen preisgegeben sind. Dieser Vortheil muss natürlich dann um so mehr hervortreten, wenn die Fahrzeuge tief beladen sind, wie dies bei den Getreideladungen der Fall ist. Es ist daher klar, dass während bei gutem Wetter diese Umstände auf den guten Verlauf der Reise keinen Einfluss ausüben, dies bei stürmischem und strengem Wetter ganz anders ist, und dann die Dampfer gegenüber den Seglern entschieden, und zwar in ganz unverhältnissmässiger Weise, im Nachtheile sind. Wohlverstanden lasse ich hier die Schwäche oder Fehler des Baues und dergleichen Umstände ausser Betracht, da diese an und für sich nebenbei betrachtet und gewürdigt werden müssen; denn es versteht sich von selbst, dass eine Nuss mit dünner Schale leichter zerbricht, als eine mit dicker Schale. Zwei Hauptübelstände bei Dampfern dürften aber ferner noch beitragen, dieselben mit Getreideladungen in starken Stürmen zu recht schlechten Risiken zu machen: 1) Die bei den heutigen Dampfern gewöhnlich vorhandenen doppelten Böden, welche den Schwerpunkt im Verhältniss zu Ladung und Schiff zu weit nach oben schieben, wodurch die Neigung zum Kentern gesteigert werden muss, und 2) die Form derselben.

Wer wollte verneinen, dass breite Schiffe, welche nicht sehr lange (4—5mal die Breite) sind, (wie z. B. die ligurischen Kornschiffe), welche ihren Schwer-

punkt folglich gegen die Mitte und weiter unten haben, nicht entschieden besser im Wasser schwimmen, als diejenigen, welche schmal und unverhältnissmässig lang sind, wie die meisten heutigen Dampfer, welche ja 10—11 mal so lang sind, wie breit! Ein Klipper, der ausgezeichnet ist, um eine Theeladung von China nach Europa zu bringen, wird ein sehr schlechtes Schiff sein, um eine Ladung Getreide zu befördern, weil er für leichtere Ladung und schnelles Segeln eingerichtet, also schlank ist und hohe Masten mit grossen Segeln hat. Immerhin würde ich im Winter vorziehen, den Risiko einer Getreideladung auf einem solchen Klipper zu übernehmen, als auf einem Dampfer, wie sie oben beschrieben sind; denn wenn die Länge eines Schiffes 10—11 mal die Breite beträgt, so ist es ohne Segel und Takelung und mit schwerer Ladung in einem Sturme völlig hülflos, und wenn eine Sturzsee mit aller Macht gegen die ganze Länge anstürmt, so dürften wohl auch die Längsschotten schwerlich dem Gewichte des Getreides beim Rollen des Dampfers widerstehen, um so weniger, als so oft die nöthige Sorgfalt ausser Acht gelassen wird, wann die Schotten angebracht werden. Wie wollte man es sich sonst erklären, dass jeden Winter eine so unverhältnissmässig hohe Zahl von mit Getreide beladenen Dampfern in den Fluthen bleiben, während die Segler im Verhältniss viel glimpflicher davon kommen, wofür ich als Beleg erwähnen will, dass seit Jahren kein ligurischer Segler vom schwarzen oder azow'schen Meere auf der Fahrt gänzlich verloren ging, trotzdem sie fast ausschliesslich und

in erklecklicher Zahl zu allen Jahreszeiten auf diesen Reisen begriffen sind. Wie viele Dampfer sind dagegen auf derselben Fahrt nur diesen Winter wieder untergegangen, wovon einige mit Mann und Maus? Ich brauche sie nicht aufzuzählen; denn die Versicherer können sie noch nicht vergessen haben. Aus der ganzen Zahl greife ich nur einen heraus, welcher zur Erhärtung meiner Behauptung dienen muss. Es ist dies der im November 1874 von Kertch abgegangene Dampfer „Emma David“. Und warum gerade diesen?

Wenn der Herr Pfarrer, der ja doch bis auf die neueste Zeit gewöhnlich auch Schulrathspräsident war, in die Schule kam, um die Fortschritte der Schüler amtsgemäss nachzusehen, so stellte der Lehrer doch gewöhnlich seine Fragen nur an die geschicktesten Schüler, um dem Herrn Pfarrer einen guten Eindruck von den Fortschritten seiner Zöglinge zu machen. Gerade so muss ich, um eine schlagende Antwort zu geben, einen der besten Dampfer heraussuchen, welche sich dem Kornhandel widmen, und welcher unterging.

In einer im Bulletin des Assureurs Maritimes No. 11, Seite 342, veröffentlichten Abhandlung über den „Schutz des Lebens der Seeleute“ schreibt der in dieser Arbeit schon erwähnte Herr A. de Courcy Folgendes:

„Es giebt einige Elite-Häuser, die sich besonders der Korneinfuhr widmen, und welche alle nöthigen Vorsichtsmassregeln treffen. Mit Vergnügen nenne ich die sehr bedeutende und geachtete Firma David

Verbist & Co. in Antwerpen. Sie hat eine Damp*fer*flotte, deren fast ausschliessliches Geschäft es ist, Getreide vom schwarzen Meere zu holen. Zu diesem Zwecke sind ihre Dampfer mit besonderen Vorrichtungen versehen. Sie haben ein vollständiges Spiel von sehr starken, beweglichen Schotten, welche man vermittelst besonderer, in dem Schiffe selbst angebrachter Einrichtungen nach Belieben anbringen und wegnehmen kann. Wenn das Schiff nach dem schwarzen Meere fährt und diese Schotten für die Stauung der Ladung hinderlich wären, so werden sie ausgemacht und weggelegt, um sie bei Bedürfniss wieder anzubringen. Ein glänzender Erfolg hat diese weisen Vorsichtsmassregeln gekrönt: Die Dampfer der Herren David Verbist & Co. bewerkstelligen ihre Fahrten mit einer erstaunlichen Regelmässigkeit, die kleinen, von der Seefahrt untrennbaren Vorkommnisse abgerechnet. Das heisst man den Handel nobel betreiben und das Leben der Seeleute schonen! Unglücklicherweise ist dies eine Ausnahme, und man kann leicht begreifen, dass solche Vorrichtungen, welche eine bedeutende Ausgabe erheischen, nicht jeder Rhederei zu Gebote stehen. Wie will man sie von den Kapitainen verlangen, welche zufällig einmal eine Kornfracht annehmen? Die Auslage für Säcke wäre geringer, als diejenige für eine genügend schützende Vorrichtung von Schotten.“ —

Der Dampfer „Emma David“ war also einer von denjenigen des vorbenannten Hauses D. V. & Co. Trotz aller Vorsichtsmassregeln und Einrichtungen musste er indessen im November 1874 von der Mann-

schaft in der Nähe von Malta verlassen werden, weil seine Ladung — aus Leinsamen und Gerste bestehend — übergeschossen war, und das Schiff zu kentern drohte und auch wirklich unterging. Wenn nun das am grünen Holze geschieht, was soll am dürren werden?

Ich glaube daher, meine Behauptung mit dem Einen Beispiel erhärtet zu haben. Die Längsschotten, selbst wenn sie vorhanden, sind nicht immer genügend, das Ueberschiessen der halbflüssigen Getreideladungen zu verhindern, und wird man ganz bestimmt wieder dahin zurückkehren, beziehungsweise dazu seine Zuflucht nehmen müssen, mindestens einen Theil der Ladung in Säcken zu verladen, weil man es schliesslich als die billigste Methode finden wird, es sei denn, dass man fort und fort gutmüthige Versicherer finde, welche Erfahrung sammeln wollen. Die Capitaine der Dampfer sind im Allgemeinen viel zu sorglos mit Bezug auf die nöthigen Vorsichtsmassregeln und vertrauen viel zu sehr der Dampfkraft, die ihnen doch in einem schweren Sturm fast Nichts nützt, oder sie haben nicht den Muth, Abhülfsmassregeln zu verlangen, um nicht als Feiglinge betrachtet zu werden und ihren Dienst zu verlieren. Die Capitaine können oder wollen sich und die Versicherer folglich nicht gegen die Verluste von Leben und Eigenthum schützen, weshalb Nichts Anderes übrig bleibt, als dass der Staat oder die Versicherer es thun; denn von den Rhedern im Allgemeinen ist natürlich auch keine Abhülfe zu erwarten, weil eine solche Löcher in den Geldbeutel machen würde. Auf

Staatshülfe rechnen, ist Etwas gewagt, wenigstens soweit dieselbe den Verlust von Eigenthum verhindern soll, wogegen die Versicherer das Abhülfsmittel in der Hand haben, welches ihren Interessen entspricht. Vereinigen sie sich und bestimmen sie, dass sie doppelte oder dreifache Prämie beanspruchen, wenn die Stauung oder Ladung nicht nach gewissen — noch festzusetzenden — Vorschriften gemacht werde, worunter die Bedingung, dass oben auf der geschütteten Ladung noch Planken mit mehreren Schichten Getreide in Säcken anzubringen seien, eine Hauptbedingung sein muss, und zwar sowohl für Dampfer, als auch für Segler. Die Kaufleute werden bald sehen, was billiger ist, doppelte und dreifache Prämie oder einige 100 Säcke; für sie ist es eine reine Geldfrage, ebenso aber auch für die Versicherer, welche geneigt sind, auch das grössere Risiko zu tragen, wenn sie eine entsprechend erhöhte Prämie erhalten. Dagegen lässt sich Nichts einwenden, und wenn die Versicherer ihre Rechnung dabei finden, so kümmern sie sich in ihrem Geschäfts-Bureau ebenso wenig um die Verluste an Menschenleben, wie der Kaufmann, so menschenfreundlich beide sonst ausserhalb ihrer Geschäftslokalitäten sein mögen. Es kann indessen nicht verneint werden, dass die Versicherer, wenn sie obige Massregeln vorschreiben wollten, mehr und wirksamere Abhülfe gegen die beklagenswerthen, angedeuteten Verluste leisten könnten, als der Staat, und ist es daher sehr zu wünschen, dass in dieser Beziehung zu ihrem eigenen Nutzen und demjenigen der Seefahrer bald

gemeinschaftliche Vorkehrungen getroffen werden, bevor der nächste Winter mit seinen Geld- und Menschenopfern wieder an unsere Thüren klopft.

Es ist wahrlich nicht mehr zu früh, wenn endlich irgend Etwas in dieser Richtung geschieht; denn wenn ich an die mit Getreide beladenen Dampfer denke, welche nur im letzten Winter wieder verloren gegangen sind, so muss ich mir gestehen, dass diese Risiken bedeutend unterschätzt und deren Prämien zu niedrig festgestellt werden. Selbst wenn alle Stauungsvorschriften erfüllt sind, werden diese Posten im Winter mindestens ebenso gefährlich sein, wie die Seglerrisiken, indem die kürzere Reisedauer durch die grössere Gefährlichkeit wieder aufgehoben wird, und sollten sie daher mindestens die gleichen Sätze bezahlen, wie die Segler. Wir nähern uns diesem Ziele jedes Jahr mehr, weil obige Ansicht immer mehr Boden gewinnt und die Verluste den Versicherern deutliche Beweise von der Richtigkeit des Gesagten geben müssen. Nur die unsinnigste Concurrenz konnte bis jetzt die Ausführung dieses Gedankens verhindern.

Wenn auch der schon angedeutete Versuch des Internationalen Transport - Versicherungs - Verbandes zur Einführung von Stauungs-Zeugnissen im letzten Jahre nicht gelungen ist, so muss und kann derselbe dennoch durchgesetzt werden, wenn die Versicherer gemeinschaftlich vorgehen. In New-York und Philadelphia sind solche Zeugnisse, trotzdem deren Bestimmungen und Vorschriften noch strenger sind, als diejenigen des obgenannten Verbandes, nun gang

und gäbe, und man kann mit Zahlen den Nutzen beweisen, welchen die verbesserten Vorschriften durch Verminderung der Verluste bewirkten. Dies sollte eine Ermunterung sein, diesen Punkt nicht aus den Augen verlieren und wieder aufzunehmen, bis endlich ein gemeinsames Vorgehen die gewünschte Wirkung erzielt.

Uebrigens ist ja bekannt, dass ähnliche Uebelstände auch mit anderen Ladungen bestehen, und dass auch dort eine gemeinsame Abhülfe Noth thut. Wo diese Umstände etwa den Versicherern nicht bekannt sein sollten, oder wo neue entstehen, müssten die gemeinschaftlichen Haverie-Commissaire das Central-Comité von Allem unterrichten, damit dasselbe für das Weitere sorgen kann; denn ohne diese Extra-Gefahren bietet die Schifffahrt heutzutage trotz aller Verbesserungen und Vervollkommnungen noch genug Risiko, um wünschbar erscheinen zu lassen, dass die Versicherer überall da Abhülfe treffen, wo sie können, oder aber, dass sie sich durch genügende Mehrprämien für grössere Gefahren bezahlen lassen.

IV.
Seeversicherungs-Gesetzgebung.

Da die Seeversicherung der älteste Versicherungs-Zweig ist, so ist es natürlich, dass die Gesetzgebung sich schon oft mit ihr zu schaffen machte, ja es wird im Allgemeinen von den Vertretern anderer Versicherungszweige geklagt, dass diese vom Gesetze nur ganz stiefmütterlich behandelt werden, während jene fast überall mehr oder wenig geregelt worden ist. Einzig in Holland hat das Gesetz allgemeine Grundsätze über die Versicherungen aufgestellt und auch die anderen Zweige derselben gehörig mit in das Bereich seines Schutzes geommen.

Ist aber darum die Seeversicherung etwa besser daran, als andere Versicherungszweige? Ich glaube nicht; denn, wo diese Gesetze bestehen, sind sie vielfach nicht mehr den Bedürfnissen angemessen, und die Versicherer sind täglich im Falle, von denselben abweichen zu müssen, sei es, indem sie zur Selbsthülfe greifen und vom Gesetze abweichende Policebedingungen aufstellen, sei es, indem sie durch specielle Vereinbarung Gesetzesbestimmungen ausdrücklich aufheben und durch besonderes Uebereinkommen mit dem Versicherten umgehen. Die Gesetzgeber haben sich seit vielen Jahren nicht mehr mit der Versicherungs - Gesetzgebung befasst (Deutschland, Belgien und Holland ausgenommen), sie ist deshalb

stehen geblieben, während die Welt Riesenschritte that, und finden wir daher heute, dass ihr die Stiefel auch gar nirgends mehr passen.

Ausser den neueren Versicherungsgesetzen Deutschland's, Belgiens und Hollands finden wir eigentlich in Europa nur noch den Code Napoleon (1807 in Kraft gesetzt), welcher seinerseits aus der Colbert'schen Ordonnanz 1681 hervorgegangen ist. Dieser Code Napoleon ist heute noch in Frankreich gültig und diente in Italien, Spanien und Triest (vor nicht gar langer Zeit auch noch im Regierungsbezirk Köln) als Grundlage der Rechtsprechung für Seeversicherungen. Es haben sich indessen bei demselben im Laufe der Zeit, durch Veränderung der Gebräuche, der Verkehrs- und Betriebsmittel, grosse Unzulänglichkeiten gezeigt, welche man sich bisher nicht die Mühe gab, zu verebnen, trotzdem das Bedürfniss dazu ein dringendes ist.

Noth bricht Eisen, und weil die Landesväter den Versicherern nicht gerecht werden wollten oder konnten, halfen sie sich selbst. Jeder Platz schuf seine eigenen Policen nach Bedürfniss, und so kam denn in dieser Hinsicht eine Buntscheckigkeit zu Stande, wie sie von jedem, das Versicherungswesen verabscheuenden Individuum nicht schöner hätte gewünscht werden können. Nicht nur von Seeplatz zu Seeplatz, sondern sogar in den Binnenstädten gab es von einander abweichende Policenformulare. Es war klar, dass was gemeinschaftlich hätte geregelt werden sollen, von zu vielen Köchen verdorben wurde. Die Gesetzes-Zwangsjacke war zu enge geworden; am Ellenbogen, zu den Knopflöchern, kurz überall

quollen Abweichungen hervor; hier wurden von den Versicherern Lappen angenäht, dort geflickt und alte Stücke herausgeschnitten. Schliesslich war die Jacke zu bunt, und da die Gesetzgeber sie nicht erneuern wollten, sahen sich in Frankreich die Versicherer endlich gezwungen, eine einheitliche Lösung der vielen Unterschiede vorzunehmen, zu welchem Zwecke selbige sich zusammenthaten und ihre Angelegenheiten auch ohne die Gesetzgeber regelten, d. h. sie machten selbst und ohne diese die Gesetze oder Bedingungen (1865 und 1873), zu welchen sie zu versichern gedachten, indem sie entweder unklare Gesetzespunkte in ihren Policen aufklärten und bestimmter auslegten, oder aber von denselben formell abweichen zu wollen erklärten.

Ich erkläre mich mit Bezug auf die eigentliche Jurisprudenz für nicht competent und masse mir daher auch nicht an, in diese so einzugehen, um bestimmte Vorschläge vorführen zu können. Mein einziger Zweck ist derjenige, an einem Beispiele die Unzulänglichkeit der heute bestehenden gesetzlichen Bestimmungen oder den gänzlichen Mangel derselben nachzuweisen, und wähle ich hierzu gerade das Kapitel der Frachtversicherungen, weil dieses auch sonst noch einige interessante Gesichtspunkte enthält und besonders geeignet ist, um nachzuweisen, wie die gesetzlichen Schranken umgangen werden, wenn sie nicht mehr haltbar sind.

In England, Deutschland, überhaupt überall, wo die „germanischen" Policen angewandt werden, besteht keine gesetzliche Beschränkung für die Fracht-

versicherung, wogegen in den lateinischen Ländern, und überall, wo der Code Napoleon als Grundlage diente, ausser anderen Beschränkungen auch diejenige für die Frachtversicherung zu finden ist, welche die gesetzliche Genehmigung nicht erhalten konnte (Art. 347 des Code français; Art. 461 des codice italiano). Diese Verbote der Versicherung der Frachten sind auch in die Policen der betreffenden Länder übergegangen, wo wir sie grösstentheils heute noch finden; doch hat sich dort schon oft das Bedürfniss nach Abschaffung dieses Zwanges fühlbar gemacht, und behalf man sich meistens mit Umgehung der gesetzlichen Bestimmungen, indem man sogenannte geheime Policen oder *polices d'honneur* abschloss, welche jedoch keine gesetzliche Kraft haben und auf Treue und Glauben zwischen Versicherern und Versicherten fussen. In der neuesten, französischen Cascopolice ist der gesetzlichen Bestimmung geradezu ein Faustschlag versetzt, indem in derselben die Versicherung von 60 pCt. der Bruttofracht gestattet wird.

Die Gedanken, welche den Gesetzgeber s. Z. zum Erlasse der vorgedachten Beschränkung veranlassten, waren rein moralischer Natur und höchst lobenswerth. Thatsache ist auch, dass die erfahrenen Versicherer den Frachtversicherungen nicht trauen und solche als gefährliche Risiken betrachten, welche von Vielen gar nicht gezeichnet, von Allen aber jedenfalls mit hohen Prämiensätzen belegt werden, welche um so höher werden, je höher die Frachtversicherung verlangt wird. Auch wird ein kluger Versicherer,

wenn er überhaupt solche Risiken annimmt, nie die Bruttofracht versichern, sondern nur die Nettofracht.

Die Fracht wird, gleich den auf den Waaren erhofften Gewinnen, gewöhnlich erst mit der Ankunft am Bestimmungsorte verdient und ist daher eine Versicherung eines noch nicht wirklich vorhandenen Werthes, welcher aber mit jedem Augenblicke wächst, je näher das Fahrzeug an seinen Bestimmungsort kommt. Um die Fracht aber zu verdienen, muss der Rheder sowohl am Abgangs- als auch am Bestimmungsorte bedeutende Auslagen für Hafen- und andere Abgaben, für Einkäufe von Vorräthen für Schiff und Mannschaft, Löhnen, Mäkler- und Einzieher-Gebühren etc., machen, welche einen ansehnlichen Theil der zu verdienenden Fracht verzehren. Er kann daher nie die Bruttofracht, d. h. die ganze, festgesetzte Frachtsumme als Gewinn der betreffenden Reise ansehen, — sondern muss die noch zu machenden Auslagen und Unkosten von der Bruttofracht abziehen, um denselben zu ermitteln. Geht nun ein Schiff total verloren, ohne dass die Waaren, oder ein Theil derselben gerettet werden, so geht natürlich damit auch jeder Anspruch auf die Fracht verloren, wenn solche nicht im voraus bezahlt worden und nicht mehr rückzahlbar ist. Dieser Verlust würde am Ende an und für sich nicht gar so viel zu bedeuten haben, — weil die Fracht im Falle der Rettung der Güter ja doch den Versicherern des Schiffes gehören würde, — wenn der Rheder nicht zugleich auch alle die am Abgangsorte gemachten Auslagen mitverlöre. Diese sind oft sehr bedeutend,

weil man ein Schiff bei langen Reisen nicht selten auf ein volles Jahr verproviantirt, können aber als wirkliche Auslagen — Ausrüstungskosten, in Genua „colonna“ genannt, — versichert werden, was auch gewöhnlich geschieht, wenn man nicht die Fracht assecuriren will.

Versichert nun aber ein Rheder die ganze Bruttofracht, so deckt er offenbar etwas noch nicht Erworbenes, noch nicht Bestehendes, das er überhaupt nie ganz erhalten wird, selbst bei der glücklichen Ankunft des Schiffes, weil ja am Bestimmungsorte immerhin noch sehr beträchtliche Unkosten zu bezahlen sind, bevor die Fracht als verdient betrachtet werden kann. Es wird somit für ihn viel gewinnbringender sein, wenn das Schiff nicht ankömmt, weil er dann diese Unkosten erspart und die ganze Fracht noch ersetzt erhält. Dieses Interesse am Untergange ist der schwerwiegende Umstand bei vorgedachten Versicherungen, welcher um so bedeutungsvoller wird, als der Rheder vermittelst des Kapitäns das Schiff ganz in seiner Hand hat; denn wenn auch die überwiegende Mehrzahl der Rheder Leute sind, welche verdientermassen eines untadelhaften Rufes geniessen und desselben durchaus würdig sind, so sind eben doch auch schon Fälle vorgekommen und kommen immer noch vor, wo Schiffe muthwillig, wenn nicht gar böswillig, den Versicherern „verkauft“ werden, wie man die Handlung in geschmückter Redensart nennt. Sind diese im Stande, die betreffenden Thatsachen und das Einverständniss des Rheders nachzuweisen, so können sie allerdings die Bezahlung ver-

weigern oder auf den Uebelthäter zurückgreifen; aber wie schwer sind die Beweise zu erbringen, wie oft bezahlt man nicht lieber, als sich in langwierige, kostspielige und ungewisse Processe einzulassen? Wie manchen Process glaubten die Versicherer mit ihren Beweisen unfehlbar gewinnen zu müssen und haben ihn schliesslich doch verloren? Wie leichtsinnig und unbedachtsam — um mich nicht eines stärkeren Ausdruckes zu bedienen, — handelt manchmal ein Rheder, wenn sein Schiff Schaden gelitten hat, der ihm laut Policebedingungen entweder von den Versicherern nicht ersetzt werden muss (Italien, Triest etc.), dieselben aber träfe, wenn er grösser wäre, d. h. wenn der Abandon herbeigeführt werden könnte, oder aber in Partialhaverie regulirt werden sollte (England, Frankreich etc.), während der Rheder mit allen Mitteln einen constructiven Totalverlust anstrebt, um von den Versicherern die versicherte Summe einzukassiren und kein ausgebessertes Schiff übernehmen zu müssen. Ich habe mich hierüber schon bei der Totalverlustfrage ausgesprochen und trete daher hier nicht näher darauf ein. Indessen hat dieser Punkt für die Frachtversicherung Interesse, indem man für diese füglich die Frage aufwerfen kann, ob solche Risiken überhaupt nicht nur gegen Totalverlust des Schiffes übernommen werden sollten. Zum besseren Verständniss folgt hiermit ein Beispiel aus neuerer Zeit.

Das Schiff „Giuseppina Zinola“, eine schon etwas ältere Dame, hatte eine Ladung Häute und andere Ausfuhrartikel von dem Plata nach Europa zu

bringen. Das Schiff war mit £ 19,000 etwas niedrig versichert, weshalb der Rheder noch gut fand, £ 15,000 — auf Fracht zu decken, welche Versicherung indessen nur gegen Totalverlust des Schiffes übernommen wurde, welches von Montevideo absegelte. Schon die nächste Post brachte die Nachricht, dass die „G. Z.“ in Folge von schlechtem Wetter habe nach Montevideo zurückkehren müssen, und dass sie wahrscheinlich condemnirt werden würde. Die Versicherer wussten sofort, dass die Wahrscheinlichkeit sich in Wirklichkeit verwandeln würde, und so kam es auch. Die darauf folgende Post brachte schon den Bericht der Ueberführung der betreffenden Ladung in ein anderes Fahrzeug, und bald erfolgten auch Condemnirung und Verkauf nach, mitsammt dem Abandon Seitens des Rheders. Die Sache war somit in schönster Ordnung, und der Rheder hoffte ohne Zweifel, die versicherten Summen einzukassiren, hatte indessen die Rechnung ohne den Wirth gemacht. Laut den Statuten der „Gegenseitigen“, wo das Schiff versichert war, hätte er keine Fracht versichern dürfen, und wenn sie deshalb die Versicherung nicht geradezu für nichtig erklären wollte, so hielt sie sich doch immerhin für berechtigt, unter obwaltenden Umständen den Betrag der Frachtversicherung von der Entschädigungssumme abzuziehen, was den Versicherten so ziemlich auf dem Trockenen liess, weil die Frachtversicherung, die nur gegen Totalverlust des Schiffes geschlossen war, ihm nicht zu statten kam, da dasselbe nicht gänzlich verloren war, sondern als Schiff noch bestand. Im Ganzen

dürfte daher der Rheder kein glänzendes Geschäft gemacht haben, und wird es ihn wohl schwerlich nach einer zweiten Auflage dieser Art gelüsten. Für die Versicherer aber kann daraus die Lehre gezogen werden, dass diese Versicherungen nicht anders, als nur gegen wirklichen — nicht constructiven — Totalverlust des Schiffes gemacht werden sollten, wenn sie sich einigermassen schützen wollen, indem es schon lebensgefährlich wäre, sein Schiff an den Klippen zu zerschellen oder in offener See zu verlassen, um seinen Untergang herbeizuführen, weshalb eine solche Handlung von dem Capitain selten erwartet werden kann. Wenn ein Fahrzeug also noch vorhanden oder ausbesserungsfähig ist, so sollte niemals eine versicherte Fracht ersetzt werden müssen, indem bei einigem guten Willen die Ausbesserung fast überall bewerkstelligt werden kann, sei es provisorisch oder endgültig, sei es, indem das Schiff in einen anderen Hafen geschleppt wird, wo solche möglich ist. Als Beweis hiefür führe ich an, dass Rheder, welche ihre Schiffe nicht versichern, die Reparaturunfähigkeit nicht kennen und so zu sagen unter allen Umständen die Ausbesserung unternehmen, während dies bei versicherten Schiffen etwas ganz Anderes ist, besonders wenn auch noch die Fracht versichert ist, und zwar nicht etwa nur gegen reinen Totalverlust, sondern auch gegen den constructiven. Es geht daraus hervor, dass die Frachtversicherungen gerade bei älteren Schiffen doppelt gefährlich sind, und in der That wird man finden, dass diese Risiken auf neuen Schiffen selten gedeckt werden, weil die Rheder es nicht für nöthig halten.

Man hat schon eingewandt, und zwar gerade bei den Aussagen vor der schon erwähnten englischen Parlaments-Commission, dass die Versicherung der Fracht, hauptsächlich der Bruttofracht, unmoralisch sei, weil sie den Versicherten ein Interesse am Verluste schaffe. Die Gründe hierfür habe ich bereits erwähnt, dagegen noch nicht die Schwierigkeit, die von dem Rheder am Bestimmungshafen, oder gar noch am Abgangshafen für die fragliche Reise (wenn z. B. die Fracht erst auf der Rückreise verdient, aber für die Hin- und Rückfahrt versichert wird) zu machenden und gemachten Unkosten festzustellen. Aus dieser Schwierigkeit haben sich die französischen Versicherer geholfen, indem sie bestimmten, dass nicht mehr als 60 pCt. der Bruttofracht versichert werden können. Dieser Ausweg ist für Versicherer und für Versicherte billig, für die Ersteren, weil er sie vor Ueberversicherungen schützt, für die Letzteren weil er ihnen Gelegenheit giebt, ihre ganze oder wenigstens beinahe die ganze Nettofracht zu versichern und sich so zu decken, wo sie es für nöthig finden. Die nicht versicherbaren 40 pCt. werden als der für die Kosten auszugebende Antheil der Fracht betrachtet, welchen der Versicherte in keinem Falle einnehmen würde, weshalb ihm auch dessen Versicherung nicht gestattet werden soll, was ganz in der Ordnung ist und worüber sich wohl kein rechtschaffener Rheder beklagen wird. Wenn man auch einwenden mag, dass diese Unkosten nicht überall gleich gross sind, so muss man eben, gerade um alle Streitigkeiten und Erörterungen über diesen Punkt

zu vermeiden, eine billige Grenze ziehen, und da die Frachtversicherungen meistens nur für überseeische Reisen geschlossen werden, bei welchen die erwähnten Kosten sehr bedeutend sind, so wird der Rheder mit 60 pCt. der Bruttofracht fast immer ganz genügend entschädigt sein, weshalb die allgemeine Annahme dieser Regel für alle Versicherer rathsam wäre.

Was nun die gesetzliche Regulirung dieser Frachtversicherungen anbelangt, so kann schon aus dem Vorgehenden entnommen werden, dass der vom Code Napoleon gemachte Ausschluss derselben auf moralische Gründe zurückzuführen ist, indem man mit allen Mitteln vermeiden wollte, dass der Rheder ein Interesse am Untergange des Schiffes habe. Diese einst sehr lobenswerthe Beschränkung ist heutzutage geradezu eine Ungerechtigkeit; einmal, weil die Gesetzesbestimmung ja doch umgangen wird, wie schon angedeutet, und der Versicherte im Falle von Streitigkeiten zwischen ihm und den Versicherern die Gesetze nicht anrufen kann und daher möglicherweise Unrecht — vermeintliches oder wirkliches — leiden könnte, gerade wie der Versicherer auch die Prämie nicht einklagen kann, wenn ihm deren Bezahlung verweigert wird; und zweitens schadet der Staat noch sich selbst damit, indem ihm allenfallsige Abgaben auf die betreffenden Policen — Stempel, Einschreibegebühren etc. — entgehen, da sie denselben nicht unterworfen sein können, weil ihnen die gesetzliche Anerkennung fehlt. Dieses ist die eine Seite des Bildes.

Die andere Seite ist diejenige, wo solche gesetz-

liche Hindernisse nicht bestehen, wie z. B. in Deutschland, und besonders in England, wo die taxirten Policen heimisch sind. Da kann Einer nicht nur die Bruttofracht, sondern sogar noch mehr versichern, und der Versicherer ist im Verlustfalle zur Zahlung verpflichtet, ohne die Werthsfrage antasten zu können. Dass dies ein noch grösserer Uebelstand ist, als der oben gerügte, ist kaum zu bezweifeln, und beweist dies die allseitige Aufmerksamkeit und das Aufsehen, welches dieser Punkt in England in den letzten Jahren erregte. Man kann die Versicherer unmöglich anklagen, an dem Uebel Schuld zu sein, denn wie können sie bei der Masse und der Schnelligkeit der Geschäfte immer so genau untersuchen, welches der Werth ist, welcher versichert werden sollte. Er müsste ja immer die Frachtlisten der verschiedenen Plätze haben, müsste sich über die Höhe der zu machenden Unkosten beim Verdienen der Fracht bei jedem einzelnen Falle erkundigen, was Alles für sein Geschäft viel zu umständlich und zu hinderlich wäre.

Wie wäre es nun, wenn das Gesetz dazwischen träte und bestimmen würde, dass nie mehr als die Nettofracht versichert werden dürfe, dass, um alle Erörterungen zu vermeiden, die Nettofracht höchstens auf 60 pCt. der Bruttofracht berechnet werden könne, und dass eine Ueberversicherung, wenigstens für den überversicherten Theil, ohne rechtliche Geltung sei. Wie die meisten Mittelwege, dürfte dieser, von den französischen Versicherern eingeschlagene, am meisten Anspruch auf Beachtung machen, und wäre er für Versicherer und Versicherte billig. Der Staat würde

seine Schutzbefohlenen damit schützen und dabei noch financiell — wenigstens in manchen Staaten — gewinnen.

Entgegen der Ansicht der englischen Parlaments-Commission, welche hierüber keine gesetzlichen Bestimmungen vorschlagen wollte, muss ich bemerken, dass gerade über diesen Punkt solche Noth thun. Der Einwand, den besagte Commission geltend machte, war der, dass die mit dem Frachtverdienste verbundenen Auslagen — Unterschied zwischen Brutto- und Nettofracht — nicht leicht zu ermitteln sei. Sie vergisst dabei nur, dass es sich um eine Gewinnversicherung — Gewinn des Schiffes — handelt, und zwar um eine solche im grossen Massstabe; dass es somit weder dem Versicherer, noch dem Versicherten auf 5 pCt. der Versicherungssumme mehr oder weniger ankommen und daher die Festsetzung eines Maximums der versicherbaren Fracht nicht auf ernstliche Schwierigkeiten stossen kann, wenn dasselbe nicht gar zu niedrig bemessen wird. Wenn es auch einzelne Ausnahmen geben könnte, auf welche die Regel nicht passen sollte, so kann deswegen doch nicht ein gesundes und billiges Princip weggeworfen werden; denn es handelt sich für den Rheder nicht um Erleidung eines Verlustes, sondern höchstens um das Entgehen eines kleinen Theiles des erhofften Gewinnes.

Den Frachtversicherungen ähnlich sind diejenigen auf erhofften Gewinn, welche von dem Code Napoleon ebenfalls in Acht und Bann gethan sind. Ich habe mich über dieselben bereits bei der Haverie Regu-

lirungs-Frage ausgesprochen und kann daher darauf hinweisen.

Schon von jeher ist die Frage der Höhe der Versicherungssumme ebenfalls eine allen möglichen Deutungen offene gewesen, und mit Recht legen ihr der Versicherer und der Gesetzgeber grosse Wichtigkeit bei; jener, indem er hoch taxirte Risiken möglichst meidet und die Ueberversicherung über den wahren Werth in vielen Fällen als ungültig erklärt, (soweit die versicherte Summe den wahren Werth übersteigt), dieser, indem er den Versicherungsvertrag durchaus als einen Vertrag zur Entschädigung gegen wirklich erlittenen, nicht nur eingebildeten, Verlust erklärt und demgemäss vorgeht. Es ist daher gar nicht selten, (in wenigen Staaten, wo taxirte Policen zulässig sind, kommt es allerdings bei solchen nicht vor,) dass die Versicherer die Werthsfrage im Schadenfalle aufwerfen und sich die Beweise dafür vorlegen lassen, und sehr oft ermässigen sie den Versicherungsbetrag auch nach einem stattgehabten Verluste. Erst ganz kürzlich entschied das Gericht in Marseille einen Fall, wo die Versicherungssumme eines verlorenen Dampfers um volle 20 pCt. erniedrigt wurde, weil die Eigenthümer immer noch den ursprünglichen Kostenpreis versichert hatten und von den Versicherern forderten, obwohl das betreffende Fahrzeug schon 4 Jahre lang gedient hatte.

In vielen Policen, z. B. in italienischen, ist sogar ausgedrückt, dass trotz der Taxirung der angegebene Werth nur als Höchstbetrag angesehen werde, den die Versicherer allfällig ersetzen müssten, nicht aber

als der unbestrittene Werth des versicherten Gegenstandes. Es ist dies gerade wie bei der Feuerversicherung, wo Einer einen viel höheren Werth versichern kann, als er wirklich besitzt, weswegen er indessen im Schadenfalle denselben doch erst nachweisen muss, bevor er ihn ersetzt erhält, weil eben die Versicherungssumme nicht das Vorhandensein der Gegenstände bis zu deren Belauf bekundet, sondern nur die höchste Summe, bis zu welcher die Gesellschaft im Schadenfalle Entschädigung zu leisten hat. In obgedachten Policen ist sogar, z. B. bei Cascoversicherungen, die Befugniss eingeräumt, während der Dauer der Versicherung die Schätzung herabzusetzen oder die Police im Falle der Weigerung des Versicherten für ungültig zu erklären, und erinnere ich mich eines Falles, wo erst kürzlich der Versicherer die Herabsetzung der Taxe verlangte, und die Sachverständigen auch wirklich den Werth von Lire 40,000 auf Lire 26,000 erniedrigten. Das Schiff befand sich damals in Ladung am Plata und scheiterte noch vor der Rückkehr nach Europa. Der Versicherte, welcher sich selbst auch dort befand, hatte noch keine Nachricht von der Werthsherabsetzung gehabt.

Ich bin fest überzeugt, und die Erfahrung lehrt es den Versicherer täglich, dass zu hoch versicherte Waaren oder Schiffe viel leichter Schaden leiden oder verloren gehen, als niedrig versicherte. Dieser unangenehmen Neigung zum Bösen kann einzig nur dadurch begegnet werden, dass man die Werthsfrage immer offen lässt und gesetzlich bestimmt, dass die Ueberversicherung durchaus keine rechtliche Gültig-

keit habe, soweit dies die überversicherte Summe betrifft, womit indessen nicht gesagt ist, dass die Mitversicherung eines kleinen Gewinnes, wozu auch diejenige der Fracht zu rechnen ist, nicht statthaft sein sollten, und habe ich bereits nachgewiesen, dass letztere überhaupt nicht wegdecretirt werden kann, ebensowenig, als eine bescheidene Gewinnmitversicherung; dagegen sind unbedingt schädlich und verwerflich die Versicherungen von Bruttofrachten und übermässigen Gewinnen, ob ohne oder mit gleichzeitiger Deckung der Waaren, und da es immer noch und immer wieder Versicherer giebt, die ihren Beruf nicht genügend kennen, um solche Klippen zu vermeiden, und Versicherte, welche nicht davon lassen wollen, so ist es Aufgabe des Gesetzes, vermittelnd zwischen Beide zu treten. Ueber die Grenze der möglichen und billigen Zugeständnisse für obengenannte Versicherungen habe ich mich in diesem Werke bereits genügend ausgesprochen, und was den Versicherungswerth für Waaren anbelangt, so sollte derselbe den Kostenpreis am Abgangsorte einschliesslich aller wirklich bezahlten Unkosten und allfällig eines ganz mässigen Gewinnes nicht übersteigen.

Man befürchte durchaus nicht, dass die den Versicherern zugestandene Befugniss, im Schadenfalle die Werthsfrage öffnen zu können, missbraucht werde; denn im Ganzen genommen ist der Versicherer durchaus kein Freund von Prozessen oder Streitigkeiten, auch würden die zu beobachtenden Grundsätze, nach meinen Vorschlägen strenge ausgelegt, keinen Zweideutigkeiten Raum geben. An der Hand dieser Be-

stimmungen könnten sich die Interessenten leicht über den richtigen Versicherungswerth Rechenschaft geben. Man wird auch für solche Fälle genügend sichere Anhaltspunkte finden, wo z. B. Waaren gegen Waaren eingetauscht werden, und also von einem eigentlichen Kostenpreise nicht wohl die Rede sein kann, und sehe ich daher kein triftiges Hinderniss gegen Annahme meines Vorschlages.

Was der Versicherungswerth der Schiffe sein solle, das ist eine andere, ziemlich schwierige Frage, besonders bei nicht mehr neuen Schiffen. Die Bauart und das Material sind eben sehr verschieden von Land zu Land, und ist z. B. ein in Triest gebautes Schiff nach 10 Jahren gewöhnlich noch viel seetüchtiger, als ein gleich altes englisches, italienisches oder französisches Schiff, weil das Holz und die Stärke des ersteren ungleich günstiger sind, als bei den letzteren; nichtsdestoweniger würde dies nicht auf alle triester Schiffe passen, indem ausnahmsmeise auch der umgekehrte Fall eintreten könnte, und in England z. B. auch sehr starke Schiffe gebaut werden. Es kömmt ja zudem immer auch darauf an, wie die Schiffe unterhalten werden. Alles dies kann aber der Versicherer, im Drange der Geschäfte, bei Angebot eines Risico nicht so genau untersuchen, wogegen auf der anderen Seite die Offenlassung der Werthsfrage bei Schiffen nicht thunlich sein würde, weil nach einem Verluste es oft sehr schwer festzustellen wäre, welchen Werth das Schiff gehabt habe. Dieser Punkt bietet somit offenbar eine kleine Verlegenheit, für den Gesetzgeber, wie für den Versicherer. Der Erstere kann

keinen wirklich befriedigenden Ausweg finden, weil er keine bestimmte und ausnahmslos gültige Regeln festsetzen kann; der Letztere kömmt oft in den Fall, über Risiken entscheiden zu müssen, die er nicht genauer kennt. Um sich aus dieser Verlegenheit zu ziehen, und dennoch eine genügende und genaue Grundlage für die Werthsbestimmung zu haben, wäre der passendste Ausweg wohl der, den Werth vor der Annahme des Risico durch Besichtiger festzustellen, und ihn dann für die ganze Versicherungszeit der Police unverändert bestehen zu lassen. Beliebt einem Versicherer die vorgenommene Schätzung nicht, so kann er die Versicherung ablehnen oder eine Erniedrigung der Schätzungssumme bedingen, und wenn eine solche ihm verweigert wird, bleibt es eben bei der Ablehnung. Findet der Versicherte keine Nehmer für sein Risico wegen zu hoher Schätzung, so wird er schliesslich in die Reduction einwilligen müssen, und wird das Verlangen derselben gerechtfertigt gewesen sein; findet er aber Versicherer, so ist das deren Sache, und müssen sie im Schadenfalle die Schätzung gegen sich gelten lassen.

Ich habe bei dem Vorschlage der Schätzung durch Besichtiger gleich den wunden Punkt dieses Systems aufgedeckt, dass dieselbe nämlich zu hoch oder zu niedrig sein könne, weshalb sie vielleicht nicht befriedigen werde. Bekanntlich sind die officiellen Besichtigungen betreffs Seetüchtigkeit der Schiffe in manchen Staaten eine wahre Comödie, und wäre es viel besser, man würde gar keine Besichtigung veranlassen, um die Leute nicht in den Glauben zu ver-

setzen, dass eine Untersuchung stattgefunden habe. Dies wird z. B. von den Besichtigungen in Frankreich und Italien behauptet, während dagegen England hiervon eine rühmliche Ausnahme macht, wie denn dort auch überhaupt und besonders in neuerer Zeit der Seetüchtigkeit der Schiffe grosse Aufmerksamkeit gewidmet wird. Dort ist die Besichtigung für Kauffahrteischiffe nicht gesetzlich vorgeschrieben, wie in Frankreich und Italien, sondern wird von den — immerhin officiellen — Beamten des Handelsamtes (Board of trade) vorgenommen, wenn sie Ursache dazu zu haben glauben. Während somit in manchen Staaten den officiellen Besichtigungen Glauben geschenkt werden kann, ist dies in anderen wieder nicht der Fall, und wie dies sich betreffs der Seetüchtigkeit verhält, würde es auch betreffs der Werthschätzung sein. Auf diese Art wäre es unmöglich, die Besichtigungen überall durch vom Staate angestellte Beamte vornehmen zu lassen, und wäre es mit der Einigkeit über diesen Punkt aus; denn nichts ist so bedingt, wie der Glaube, und man kann Niemanden zwingen, zu glauben, dass die Besichtiger dieses oder jenes Staates zuverlässig seien, wenn die allgemeine Meinung vom Gegentheil überzeugt ist. Man könnte diesem Uebelstande allerdings schon abhelfen, indem der Staat dafür sorgte, dass nur zuverlässige Leute zu Besichtigern ernannt werden; aber nach dem, was mir zu sehen bescheert war, muss ich bekennen, dass ich keine Hoffnung habe, dies überall ausgeführt zu sehen, weshalb ich die staatlichen Besichtiger lieber ausser Betracht ge-

lassen sähe. Dagegen hätte ich unbedingt mehr Vertrauen in die Sachverständigen der Classifications-Register, wenn nur nicht die Schwierigkeit wäre, unter den 10 oder 12 Registern wählen zu müssen. Die Wahl thut Einem zwar nicht gerade wehe, wohl aber könnte sie diese oder jene Empfindlichkeit verletzen, und dennoch bleibt dies der einzige Ausweg. Da nun alle Classifications-Register Privatunternehmungen sind, so können die Staaten sie selbstverständlich nicht vom Gesetze patronisiren lassen, indem sie dem Einen oder dem Anderen den Vorzug geben und es obligatorisch machen. Dies könnte nur dann geschehen, wenn die Privatindustrie nichts mehr mit der Classification zu thun hätte, diese centralisirt und von den Staaten in die Hand genommen würde. Dieses Mittel wäre durchgreifend, und wenn die Concurrenz zwischen den verschiedenen Instituten fortfährt, so bedauerliche Ergebnisse zu Tage zu befördern, wie ich solche mit Documenten nachweisen könnte, so wird vielleicht noch ein Tag kommen, der auch in dieser Hinsicht eine vollständige Umwälzung sieht. Wie die Sachen aber jetzt liegen, müsste man sich darauf beschränken, bei Schiffen die Werthfesstellung bei dem Versicherungs-Antrag überhaupt zu verlangen und zu bestimmen, dass sie durch Sachverständige eines von den Versicherern anerkannten Classifications-Bureau erfolgt sein und das Zeugniss hierüber vorgelegt werden müsse. Dem Versicherer steht es frei, dem betreffenden Zeugnisse Glauben beizumessen, und wird er wohl selten einen Grund haben, dies nicht zu thun, in welch'

letzteren Falle man sich wahrscheinlich auch über eine neue Besichtigung einigen könnte oder vielleicht über die Erniedrigung der Schätzungssumme. Damit würde der Grundsatz aufgestellt, dass eine Werthfestsetzung auch bei Schiffen stattfinden müsse, dass der wahre Werth als Versicherungswerth zu gelten habe und während der Dauer der Versicherung, die doch gewöhnlich auf ein Jahr geschlossen wird, unverändert bleiben müsste. Ein eingebildeter Gewinn oder eine höhere, als die Schätzungssumme, dürfte keineswegs versichert werden, da es ja dem Versicherten frei steht, den Gewinn des Schiffes — die Fracht —, sowie die Ausrüstungskosten getrennt und unabhängig vom Schiffe zu versichern.

Ausser der Werthfrage wären noch manche andere, oben nicht berührte Punkte einer gleichförmigen Regelung bedürftig und giebt sich nach allen Seiten das Bestreben kund, eine solche vorzunehmen, und zwar nicht nur mit Bezug auf die Seeversicherungs-Gesetze, sondern auch in Hinsicht auf Seerecht und Seegesetze überhaupt. Nichts ist nöthiger und dringender wünschbar, und da diese Aufgelegtheit sich so in allen grösseren und aufgeklärteren Staaten, z. B. in England, Deutschland, Oesterreich, Frankreich etc. zumal offenbart und schon in den verschiedensten gesetzgeberischen Kreisen zur Sprache gebracht wurde, so würde es wohl nur einer Anregung Seitens eines der obigen Staaten bedürfen, um wenigstens einmal eine Versammlung von Vertretern der Seestaaten zu Stande zu bringen, auf welcher die Wünschbarkeit und Möglichkeit einer

gemeinsamen und gleichförmigen See- und Seeve sicherungs-Geseszgebung verhandelt und besproch werden könnte, was zweifelsohne auch zu einer Ve ständigung führen würde, welche von allen an d Schifffahrt Interessirten lebhaft gewünscht wird.

Ich überlasse es erfahreneren Händen, die Wünsc und Beschwerden in dieser Hinsicht zu entwicke und zu erörtern, welche die ständige Klagerubr von Seefahrern, Rhedern, Dispacheuren und Ander mehr bilden, und wogegen Abhülfe verlangt wir Ich möchte nur bemerken, dass, da man über d Seerecht im Kriege so genaue und eingehende B stimmungen hat, man dem Frieden nicht weniger : Liebe thun sollte. Unsere Zeit ist überhaupt ei rastlose, und besonders regen sich Handel und Ve kehr an allen Orten, so dass man sogar einen We postverein schuf. Diese Wahrnehmungen machen mi guter Hoffnung, auch noch einheitliche Versicherung bedingungen, sowie eine gemeinsame und gleic förmige See- und Seeversicherungs-Gesetzgebung er stehen zu sehen.

Schlusswort.

Da es im Interesse des Seeversicherungs Geschäftes liegen wür obige Gedanken allenfalls noch weiter auszuführen, gegentheil und absprechende Urtheile und Gründe zu vernehmen und all falls auch besprechen zu können, welcher Aufgabe ich mich ge und unparteiisch unterziehen will, so wäre es mir sehr erwünsc solche Einwände oder weitere Ausführungen, Punkte, wo Abhü Noth thut etc. etc., zugesandt zu erhalten. Diese Zusendung würden dann zugleich eine Uebersicht über die Aussichten geb welche dem vorliegenden Gegenstande etwa gemacht werden könnt und würden in dieser Hinsicht um so werthvoller sein, als ich ni im Sinne habe, mich mit Worten zu begnügen, sondern auch e gemeinsame Action zu versuchen.

Genua, im Februar 1875. C. Girtanner.

